

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR  
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS  
CURSO PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR  
2020/2021**



**TII**

***BEST MANAGEMENT PRACTICES (BMP) WEST AFRICA,  
NO CONTEXTO SECURITÁRIO MARÍTIMO NO GOLFO DA GUINÉ.***

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A  
FREQUÊNCIA DO CURSO NO IUM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO  
SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS  
FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL  
REPUBLICANA.**

**José Miguel Neves de Sousa Assis Santa  
1TEN M**



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR**  
**DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

***BEST MANAGEMENT PRACTICES (BMP) WEST AFRICA,***  
**NO CONTEXTO SECURITÁRIO MARÍTIMO NO GOLFO**  
**DA GUINÉ.**

**1TEN M José Miguel Neves de Sousa Assis Santa**

Trabalho de Investigação Individual do CPOS 2020/2021 1ªED

Pedrouços 2021



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR**  
**DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

***BEST MANAGEMENT PRACTICES (BMP) WEST AFRICA,***  
**NO CONTEXTO SECURITÁRIO MARÍTIMO NO GOLFO**  
**DA GUINÉ.**

**1TEN M José Miguel Neves de Sousa Assis Santa**

Trabalho de Investigação Individual do CPOS 2020/2021 1ªED

Orientador: CTEN M Dinis Filipe Vargas Cabrita

Pedrouços 2021



## **Declaração de compromisso Antiplágio**

Eu, **José Miguel Neves de Sousa Assis Santa**, declaro por minha honra que o documento intitulado ***Best Management Practices (BMP) West Africa, no contexto securitário marítimo no Golfo da Guiné*** corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida enquanto auditor do **CPOS-M 2020/21 1.<sup>a</sup> edição** no Instituto Universitário Militar e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, **27 de janeiro de 2021**

José Miguel Neves de Sousa Assis Santa



## **Agradecimentos**

O trabalho de investigação ora apresentado foi realizado com a inestimável ajuda, estímulo e conselho de várias individualidades que não posso deixar de mencionar e agradecer.

Ao meu orientador Capitão-tenente Vargas Cabrita, que me proporcionou o seu apoio, disponibilidade, orientação e pertinentes recomendações que se revelaram essenciais para o desenvolvimento deste trabalho.

Ao Capitão-de-fragata Lucas da Silva, pela disponibilidade e preciosa visão que partilhou acerca do envolvimento da Aliança Atlântica no contexto securitário marítimo do Golfo da Guiné.

Ao Dr. Cyrus Mody, *Assistant Director* do *International Maritime Bureau*, pela abertura que demonstrou na disponibilização de dados e pelo seu valor agregado acerca da pirataria marítima.

Aos Capitães de navios mercantes, pela receptividade com que me receberam e pela disponibilidade que demonstraram ao aceitar conceder-me as relevantíssimas entrevistas, sem as quais este trabalho de investigação teria menos valor.

Aos camaradas do Curso de Promoção a Oficial Superior 2020/2021 1ª edição, pela amizade e companheirismo.

Finalmente, um agradecimento muito especial à minha mulher, Madalena, e ao Francisco, pelo apoio e compreensão incondicionais demonstrados ao longo de todo o período de realização deste trabalho.

A todos, muito obrigado.



## Índice

|  |    |
|--|----|
| 1. Introdução .....  | 1  |
| 2. Revisão de literatura, enquadramento conceptual e metodologia.....  | 3  |
| 2.1 Revisão de literatura e enquadramento conceptual.....  | 3  |
| 2.2 Metodologia e percurso metodológico .....  | 5  |
| 3. Fatores associados à proliferação de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné.....  | 7  |
| 3.1 Origem e evolução histórica da pirataria marítima/AAM .....  | 7  |
| 3.2 Fatores associados à proliferação do fenómeno de pirataria marítima/AAM no<br>Golfo da Guiné .....   | 8  |
| 3.2.1 Fatores associados à proliferação do fenómeno de pirataria marítima/AAM no<br>Golfo da Guiné – Dimensão geográfica .....   | 8  |
| 3.2.2 Fatores associados à proliferação dos fenómenos de pirataria marítima/AAM no<br>Golfo da Guiné – Dimensão associada à capacidade de governação.....                      | 10 |
| 4. Análise da evolução de incidentes de pirataria marítima e de AAM na <i>Voluntary<br/>Reporting Area</i> do Golfo da Guiné.....  | 14 |
| 4.1 Enquadramento e critérios associados à análise de evolução de incidentes de<br>pirataria marítima/AAM .....  | 14 |
| 4.2 Análise da evolução de incidentes de pirataria marítima/AAM na <i>Voluntary<br/>Reporting Area</i> do Golfo da Guiné.....  | 15 |
| 5. O impacto do <i>Best Management Practices West Africa</i> na evolução dos incidentes de<br>pirataria marítima/AAM na <i>Voluntary Reporting Area</i> do Golfo da Guiné..... | 17 |
| 5.1 A ocorrência de incidentes de pirataria marítima/AAM e a eficácia das medidas de<br>planeamento de viagem contidas no <i>Best Management Practices West Africa</i> .....   | 17 |
| 5.2 A taxa de sucesso dos ataques pirata e a eficácia das medidas de proteção e de<br>reação contidas no <i>Best Management Practices West Africa</i> .....                    | 18 |
| 6. Contributos para o <i>Best Management Practices West Africa</i> no contexto da pirataria<br>marítima/AAM no Golfo da Guiné.....   | 20 |
| 6.1 Contributos para a atualização do conhecimento acerca da pirataria marítima/AAM<br>no Golfo da Guiné .....   | 20 |
| 6.2 Contributos para as medidas de proteção e de reação dos navios constantes do <i>Best<br/>Management Practices West Africa</i> .....  | 20 |



|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 7. Conclusões .....              | 23 |
| Referências bibliográficas ..... | 26 |

### **Índice de Anexos**

|   |  |
|---|--|
| Anexo A - Comparação climatológica do vento, precipitação e agitação marítima no Golfo da Guiné Anx-1 |  |
|---|--|

### **Índice de Apêndices**

|  |         |
|--|---------|
| Apêndice A - <i>Voluntary Reporting Area</i> do Golfo da Guiné .....   | Apd A-1 |
| Apêndice B - Modelo de Análise .....   | Apd B-1 |
| Apêndice C - Análise estatística da evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM na região do Golfo da Guiné..... | Apd C-1 |
| Apêndice D - Critérios de seleção dos entrevistados. Codificação e análise de conteúdo.....                            | Apd C-1 |
| Apêndice E - Análise de resultados .....   | Apd E-1 |

### **Índice de Figuras**

|  |         |
|--|---------|
| Figura 1 - Encadeamento lógico dos conceitos estruturantes.....  | 5       |
| Figura 2 - Percurso metodológico adotado no presente TII .....   | 6       |
| Figura 3 - Densidade de tráfego dos navios mercantes no GdG em 2019 (informação <i>Automatic Identification System</i> ) .....                             | 9       |
| Figura 4 - Ilustração do <i>Fragile States Index</i> 2020 referente aos países do GdG .....  | 12      |
| Figura 5 - Navio mercante sob ataque pirata no GdG .....   | 18      |
| Figura 6 - Informação climatológica de comparação da intensidade do vento, precipitação e agitação marítima na <i>Voluntary Reporting Area</i> do GdG..... | Anx A-1 |
| Figura 7 - <i>Voluntary Reporting Area</i> do GdG .....  | Apd A-1 |

### **Índice de Gráficos**

|   |         |
|---|---------|
| Gráfico 1 - Distribuição quantitativa dos incidentes de pirataria/AAM, por regiões, no ano de 2007.....   | 8       |
| Gráfico 2 - Distribuição mensal do número de incidentes de pirataria/AAM no GdG .....   | 10      |
| Gráfico 3 - Distribuição mensal do número de incidentes de pirataria/AAM no GdG .....   | 15      |
| Gráfico 4 - Número de incidentes de pirataria marítima/AAM, repelidos através de medidas de proteção e de reação dos navios, no Golfo da Guiné..... | Apd C-3 |



## **Índice de Quadros**

|   |         |
|---|---------|
| Quadro 1 - Taxa de sucesso e de insucesso dos incidentes de pirataria marítima/AAM, ocorridos entre março e outubro, no GdG .....                       | 16      |
| Quadro 2 - Modelo de Análise .....  | Apd B-1 |
| Quadro 3 - Número de incidentes de pirataria marítima/AAM ocorridos no GdG entre março e outubro .....  | Apd C-1 |
| Quadro 4 - Taxa de sucesso e de insucesso dos incidentes de pirataria marítima/AAM ocorridos no Golfo da Guiné entre março e outubro .....              | Apd C-2 |
| Quadro 5 - Codificação de entrevistas .....   | Apd D-2 |
| Quadro 6 - O número de incidentes de pirataria marítima/AAM em 2020, e a eficácia das medidas de planeamento de viagem publicadas no BMP WA .....       | Apd E-1 |
| Quadro 7 - A taxa de sucesso dos ataques pirata, em 2019 e 2020, e a eficácia das medidas de proteção e de reação dos navios publicadas no BMP WA ..... | Apd E-2 |
| Quadro 8 - Avaliação do BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no GdG .....   | Apd E-3 |

## **Índice de Tabelas**

|   |         |
|---|---------|
| Tabela 1 - Detalhes de execução das entrevistas ..... | Apd D-1 |
|---|---------|





## **Resumo**

A presente investigação tem como objetivo de estudo o *Best Management Practices (BMP) West Africa* (WA) numa perspetiva de evolução dos incidentes de pirataria marítima/Assalto Armado no Mar (AAM). O estudo aborda a eventual relação entre este documento e a ocorrência deste tipo de incidentes com navios mercantes, na *Voluntary Reporting Area* (VRA) do Golfo da Guiné (GdG), entre janeiro de 2016 e outubro de 2020.

Procura-se verificar, de forma concreta, se a publicação do BMP WA provocou uma diminuição *per si* do número de incidentes de pirataria marítima/AAM, bem como da taxa de sucesso dos ataques pirata.

A investigação baseia-se num raciocínio indutivo. Foi adotada uma estratégia de investigação mista, pretendendo-se complementar a análise documental e observação estruturada (não participante) com a visão de Capitães de navios mercantes, registadas através de entrevistas semiestruturadas.

Concluiu-se que o BMP WA não contribui para a diminuição do número de incidentes de pirataria marítima/AAM no GdG, assim como não é possível relacionar este documento com a elevada taxa de sucesso de ataques pirata registada em 2020.

**Palavras-chave:** Pirataria marítima; Assalto Armado no Mar; *Best Management Practices West Africa*, Golfo da Guiné.



## **Abstract**

*This research objective is to study the Best Management Practices (BMP) West Africa (WA) from the perspective of maritime piracy/armed assault at sea incidents evolution. It addresses the possible relation between BMP WA and this type of incidents with merchant ships in the Voluntary Reporting Area (VRA) of the Gulf of Guinea (GoG), from january 2016 to october 2020.*

*This study aims to verify in a concrete way whether the publication of the BMP WA has led to a decrease per se both in the number of maritime piracy/armed assault at sea incidents, and in the success rate of pirate attacks.*

*The research is based on a inductive method. A mixed research strategy has been adopted, in order to complement bibliographic analysis and structured (non-participating) observation with the vision of merchant ships Captains, registered through semi-structured interviews.*

*It has been concluded that the BMP WA does not contribute to a decrease in the maritime piracy/armed assault at sea number of incidents in the GoG, nor is it possible to relate this document to the high success rate of pirate attacks in 2020.*

**Keywords:** *Maritime piracy; armed robbery at sea; Best Management Practices West Africa, Gulf of Guinea.*



## **Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos**

|          |  |
|----------|--|
| AAM      | Assalto Armado no Mar  |
| AU       | <i>African Union</i>   |
| BMP WA   | <i>Best Management Practices West Africa</i>                     |
| CADOP    | Centro de Gestão e Análise de Dados Operacionais                 |
| CEU      | <i>Council of the European Union</i>                             |
| CIC      | <i>Centre Interrégional de Coordination</i>                      |
| CPOS     | Curso de Promoção a Oficial Superior                             |
| CSM      | Conhecimento Situacional Marítimo                                |
| D.média  | Desvio face à média  |
| ECCAS    | <i>Economic Community of Central African States</i>              |
| ECOWAS   | <i>Economic Community of West African States</i>                 |
| EU       | <i>European Union</i>  |
| GdG      | Golfo da Guiné   |
| ICC      | <i>International Chamber of Commerce</i>                         |
| ICS      | <i>International Chamber of Shipping</i>                         |
| IH       | Instituto Hidrográfico   |
| IMB      | <i>International Maritime Bureau</i>                             |
| IMO      | <i>International Maritime Organization</i>                       |
| IUM      | Instituto Universitário Militar                                  |
| MDAT-GoG | <i>Maritime Domain Awareness for Trade-Gulf of Guinea</i>        |
| OE       | Objetivo Específico  |
| OG       | Objetivo Geral   |
| Plan.    | Medidas de planeamento de viagem dos navios constantes do BMP WA |
| PRC      | <i>Piracy Reporting Centre</i>                                   |
| Prot.    | Medidas de proteção dos navios constantes do BMP WA              |
| QC       | Questão Central  |
| QD       | Questão Derivada   |
| TII      | Trabalho de Investigação Individual                              |
| UN       | <i>United Nations</i>  |
| VRA      | <i>Voluntary Reporting Area</i>                                  |



## 1. Introdução

O presente Trabalho de Investigação Individual (TII), realizado no âmbito do Curso de Promoção a Oficial Superior (CPOS) do Instituto Universitário Militar (IUM), tem por objetivo estudar o BMP WA no contexto securitário marítimo no GdG. Este tema enquadra-se na área de Estudo das Ciências e dos Conflitos Armados, e nas subáreas de Estratégia Militar e do Contexto Internacional (Academia das Ciências de Lisboa, 2011).

O posicionamento do GdG, no Oceano Atlântico Sul e entre a Mauritânia e Angola, coloca-o numa área geográfica com elevado valor estratégico. Face à sua localização, esta região apresenta simultaneamente, relevantes reservas de matérias-primas e um acesso privilegiado ao tráfego marítimo internacional, e através deste aos continentes americano e europeu.

Paralelamente à sua relevância estratégica subsistem nesta região vários desafios à segurança marítima, que condicionam o desenvolvimento socioeconómico regional. De acordo com o *International Maritime Bureau* (IMB, 2018, 2019a), foi no GdG que, em 2018 e 2019, ocorreram mais incidentes de pirataria marítima e AAM em todo o mundo. Considera-se, assim, este tema pertinente desde logo pela sua atualidade.

A pirataria marítima/AAM constitui-se, então, como um fenómeno em evolução crescente no GdG, que representa uma ameaça à segurança global (Governo de Portugal, 2013, p. 34). Assim, torna-se relevante versar o BMP WA numa perspetiva de evolução deste tipo de incidentes, o que constitui o objeto de estudo da presente investigação.

Devido à abrangência deste objeto de estudo, houve necessidade de proceder à sua delimitação em três dimensões: de conteúdo, geográfica e temporal (Santos et al., 2019, p. 41). No que diz respeito ao conteúdo, a investigação focou-se na relação entre o BMP WA e a evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM. No domínio geográfico a investigação foi delimitada à *Voluntary Reporting Area* (VRA), área definida pelo *Maritime Domain Awareness for Trade-Gulf of Guinea* (MDAT-GoG) para efeitos de incremento de conhecimento situacional marítimo (CSM) e capacidade de resposta à pirataria marítima/AAM. No que concerne à delimitação temporal, foi considerado o período decorrido entre 2016 e 2020.

O modelo de análise exposto no Apêndice B visa o objetivo geral (OG) do presente TII. Este consiste em avaliar o BMP WA, no contexto de evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM no GdG. De forma a atingir este OG foram identificados os seguintes objetivos específicos (OE):



- OE 1, identificar os fatores associados à proliferação do fenómeno de pirataria marítima/AAM no GdG;
- OE 2, analisar a evolução de incidentes de pirataria marítima/AAM na VRA do GdG;
- OE 3, verificar o impacto do BMP WA na evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM na VRA do GdG;
- OE 4, formular contributos para o BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no GdG.

Neste enquadramento foi deduzida a questão central (QC): Como é avaliado o BMP WA, no contexto de evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM no GdG? Paralelamente, surgem questões derivadas (QD) associadas à referida QC:

- QD 1, quais são os fatores associados à proliferação do fenómeno de pirataria marítima/AAM no GdG?
- QD 2, como evoluíram os incidentes de pirataria marítima/AAM na VRA do GdG?
- QD 3, qual o impacto do BMP WA na evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM na VRA do GdG?
- QD 4, como contribuir para o BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no GdG?

O percurso de investigação desenvolveu-se de forma a responder às questões identificadas, que assumem uma preponderância fundamental no estudo desenvolvido. O trabalho encontra-se organizado em sete capítulos, sendo que o primeiro corresponde à introdução e o segundo à revisão de literatura e enquadramento conceptual e metodológico. O terceiro capítulo pretende identificar os fatores associados à pirataria marítima/AAM e o quarto tem como objetivo analisar a evolução deste tipo de incidentes. O quinto capítulo visa verificar o impacto do BMP WA na evolução de incidentes que foi analisada no capítulo anterior, sendo que o sexto capítulo pretende formular contributos para o BMP WA no contexto da pirataria no GdG. Por fim, o capítulo sete pretende concluir acerca dos resultados alcançados na presente investigação, identificando-se os contributos para o conhecimento e propostas de estudos futuros.



## **2. Revisão de literatura, enquadramento conceptual e metodologia**

No presente capítulo apresentar-se-á uma breve revisão de literatura, seguindo-se um enquadramento da investigação relativamente aos seus conceitos estruturantes. Posteriormente abordar-se-á a metodologia utilizada.

### **2.1 Revisão de literatura e enquadramento conceptual**

A especificidade do tema exigiu uma revisão de literatura orientada para a compreensão do BMP WA, bem como dos documentos análogos publicados em 2018, o *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers* e o *Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea region* (International Chamber of Shipping [ICS] et al., 2018a, 2018b). Tornou-se igualmente importante focar a revisão literária nas temáticas da segurança marítima e da pirataria marítima no seu sentido lato. Para esta revisão foram utilizadas fontes primárias como a *International Maritime Organization* (IMO), *European Union* (EU) e *International Maritime Bureau* (IMB).

A revisão de literatura realizada através de fontes primárias foi pontualmente complementada com fontes secundárias e terciárias, de modo a acrescentar conteúdo específico acerca das características e dos fenómenos presentes no GdG.

Relativamente ao enquadramento conceptual, é de referir que a presente investigação tem como conceitos centrais a pirataria marítima, o AAM e o BMP WA.

De forma a dar resposta à necessidade de verter o ato de pirataria no normativo legal internacional, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 define este tipo de atos na circunstância em que estes ocorram fora do mar territorial de um Estado costeiro [i.e. uma distância superior a 12 milhas marítimas medidas a partir das linhas de base (art.º 101.º do anexo à Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 3 de abril)]. Posteriormente, em 2010 a IMO promulgou uma resolução com o objetivo de definir este tipo de atos quando estes ocorram dentro do mar territorial de um Estado costeiro, atribuindo-lhe a designação de AAM (IMO, 2010, p. 4). No contexto da presente investigação analisar-se-á, de forma conjunta, os incidentes de pirataria marítima e de AAM, pelo que estes serão referidos pela designação pirataria marítima/AAM.

No quadro desta ameaça à segurança marítima torna-se igualmente relevante abordar no presente estudo os seguintes elementos associados à sua evolução:



- *Modus operandi* dos piratas e condições meteorológicas na VRA<sup>1</sup> do GdG;
- Eficácia das molduras legais nacionais (*United Nations* [UN], 2014, p. 11) e capacidade de vigilância e intervenção no mar por parte dos Estados costeiros (EU, 2014, p. 9);
- Índice de desenvolvimento e instabilidade social (European Parliament, 2019, p. 13);
- Variação quantitativa de incidentes de pirataria e respetiva taxa de sucesso.

O BMP WA é um documento elaborado por um conjunto de empresas de seguros e de transporte marítimo com uma expressão significativa no mercado de comércio mundial. Publicado em março de 2020, este documento reflete um conjunto de lições identificadas no combate à pirataria marítima/AAM, sobretudo no cenário mais recente do Oceano Índico e Bacia da Somália.

São apresentadas 297 recomendações no âmbito do planeamento de viagem, das medidas de proteção dos navios e da reação a ações de pirataria/AAM. Estas recomendações visam a diminuição do risco de incidentes pirata, assim como diminuir a possibilidade de sucesso deste tipo de ataques (ICS et al., 2020, p. 5), o que constitui a súmula da revisão de teoria.

Considerando revisão de teoria efetuada, considera-se relevante proceder à formulação das hipóteses da presente investigação (Santos et al., 2019, p. 59):

1. O BMP WA cumpre o propósito para que foi concebido, ou seja, diminuir o número de incidentes de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné bem como diminuir a taxa de sucesso destes ataques;
2. O BMP WA não cumpre o propósito para que foi concebido, ou seja, diminuir o número de incidentes de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné bem como diminuir a taxa de sucesso destes ataques.

É possível enquadrar o BMP WA com os conceitos de pirataria marítima e de AAM conforme ilustrado na Figura 1.

---

<sup>1</sup> A VRA é uma área de grande extensão geográfica (cerca de 9.969.360 km<sup>2</sup>), definida pelo MDAT-GoG, cuja representação gráfica e informação adicional se encontram no Apêndice A.



Figura 1 - Encadeamento lógico dos conceitos estruturantes

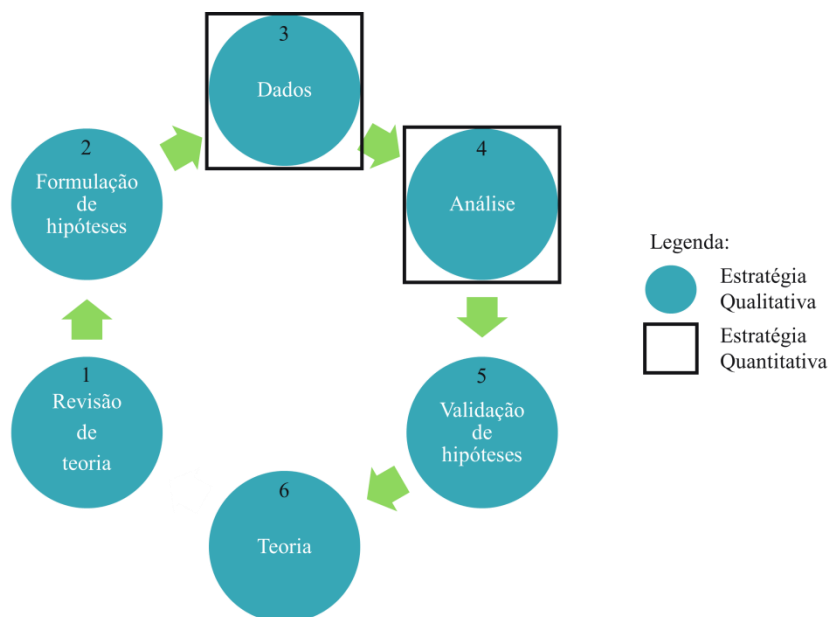
## 2.2 Metodologia e percurso metodológico

A investigação segue o raciocínio indutivo, tendo sido adotada uma estratégia de investigação mista. Esta estratégia visa combinar técnicas qualitativas e quantitativas (Santos et al., 2019, p. 30), na medida em que os contributos que se procurou identificar são gerados a partir da análise de dois tipos de dados: incidentes de pirataria marítima/AAM e entrevistas a Capitães de navios mercantes.

No que concerne ao desenho de pesquisa foi seguido o método do estudo de caso, com o objetivo de analisar a relação entre o BMP WA e a evolução de incidentes de pirataria marítima/AAM.

O percurso metodológico (ilustrado na Figura 2) iniciou-se com a revisão teórica efetuada através de análise documental, seguindo-se a formulação das hipóteses da presente investigação. Posteriormente realizou-se a recolha e tratamento de dados relativos aos incidentes de pirataria, recorrendo a observação estruturada e não participante. Nesta fase foi também efetuada uma observação do conteúdo das entrevistas não estruturadas (cujos critérios de seleção estão descritos no Apêndice D), procedendo-se à contabilização dos segmentos e respetiva conversão quantitativa. Da análise aos resultados obtidos resultou o processo de validação das hipóteses da investigação (capítulo cinco), que por sua vez constituíram a base da teoria proposta pelo autor (capítulo sete).





**Figura 2 - Percurso metodológico adotado no presente TII**

Fonte: Adaptado a partir de Santos et al. (2020).

A investigação decorreu em duas fases, conforme explicitado pelo IUM (2020, p. 2). Na primeira fase procedeu-se à delimitação do tema e à análise documental preliminar de forma a aferir o estado da arte. Posteriormente definiu-se o objeto de estudo e formulou-se o problema de investigação. Seguidamente, definiram-se os objetivos de investigação, que originaram as questões central e derivadas. A primeira fase concluiu-se com a delimitação da pesquisa, definição dos conceitos estruturantes, construção do modelo de análise (exposto no Apêndice B) e elaboração do projeto de investigação.

Na segunda fase efetuou-se a recolha, tratamento e análise de dados. Esta fase terminou com a apresentação das conclusões e contributos para o conhecimento através da redação da versão final do TII e a sua apresentação.

Neste segundo capítulo foram abordados a revisão de literatura, bem como o enquadramento que constitui a base do TII. Torna-se relevante, agora, identificar os fatores associados à proliferação da pirataria marítima/AAM no GdG, o que constitui o OE 1. Desta forma, as matérias abordadas no capítulo seguinte constituir-se-ão como a primeira fase da compreensão específica desta problemática.



### **3. Fatores associados à proliferação de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné**

O presente capítulo inicia-se com uma breve descrição da origem e evolução histórica da pirataria marítima/AAM, com enfoque no GdG. Posteriormente abordar-se-ão os fatores associados à proliferação deste fenómeno de modo a possibilitar um conhecimento específico acerca do mesmo.

#### **3.1 Origem e evolução histórica da pirataria marítima/AAM**

A pirataria marítima/AAM sempre se constituiu como uma ameaça à segurança para todos os que usam o mar. Este fenómeno acontece, para que os seus autores retirem contrapartidas materiais dos ataques às suas vítimas. Evolui em períodos cíclicos, começando com pequenos focos e, caso não sofra oposição, desenvolve-se em número de ataques e na dispersão geográfica dos mesmos (Guedes, 2014, p. 3).

O fim da guerra fria e o início da globalização marcaram o aumento global do tráfego marítimo, assistindo-se também a um aumento significativo da pirataria marítima/AAM. Este fenómeno encontra-se, desde então, maioritariamente circunscrito às regiões do Mar das Caraíbas, ao Sudeste Asiático e às costas oriental e ocidental de África.

Segundo Whitman e Suarez (2012, p. 28), a partir da década de 1990 a costa ocidental africana, e em particular o GdG, assiste a um aumento do tráfego marítimo. Com este aumento, associado à intensificação da exploração petrolífera e ao investimento estrangeiro no setor do transporte marítimo, assistiu-se também ao incremento de pirataria marítima/AAM nesta região.

Este tipo de incidentes já assumia uma expressão significativa no GdG em 2007. De acordo com o IMB (2007, p. 6), 24% do total mundial das ações deste tipo neste ano ocorreram no GdG, conforme ilustrado no Gráfico 1. Em 2013 o número destes incidentes suplantava os números das ocorrências registadas no Golfo de Áden, o maior foco de pirataria marítima até então (IMB, 2016, p. 6).

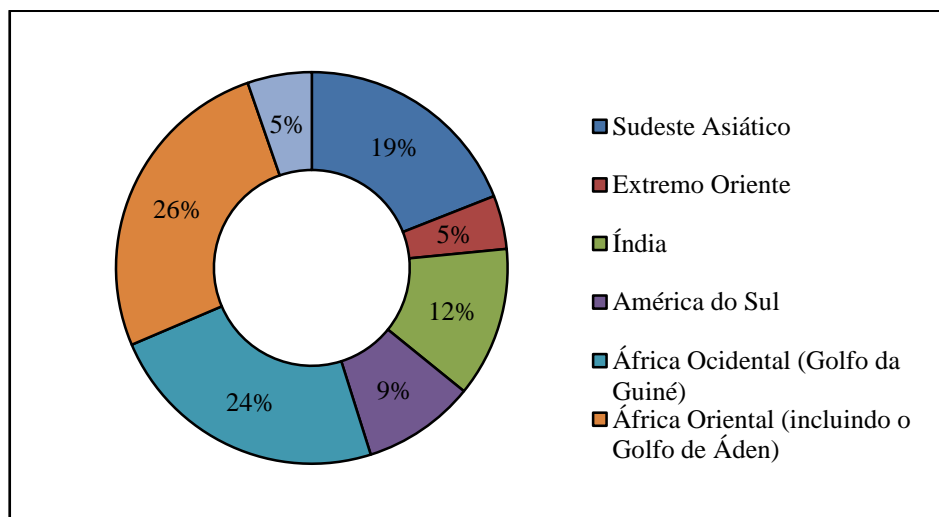


Gráfico 1 - Distribuição quantitativa dos incidentes de pirataria/AAM, por regiões, em 2007 (IMB, 2016, p. 6)

Mais recentemente, em 2019, 40% dos incidentes deste tipo a nível mundial tiveram lugar no GdG. Além das vítimas a lamentar, a pirataria marítima/AAM nesta região também se reflete no seu impacto económico, valor que se estima ser cerca de seiscentos e cinquenta milhões de euros ( $650 \times 10^6$  €) por ano (Pichon & Pietsch, 2020, p. 2).

Neste contexto, considerando o aumento significativo dos incidentes de pirataria marítima/AAM no GdG, importa identificar os fatores associados à proliferação deste fenómeno.

### 3.2 Fatores associados à proliferação do fenómeno de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné

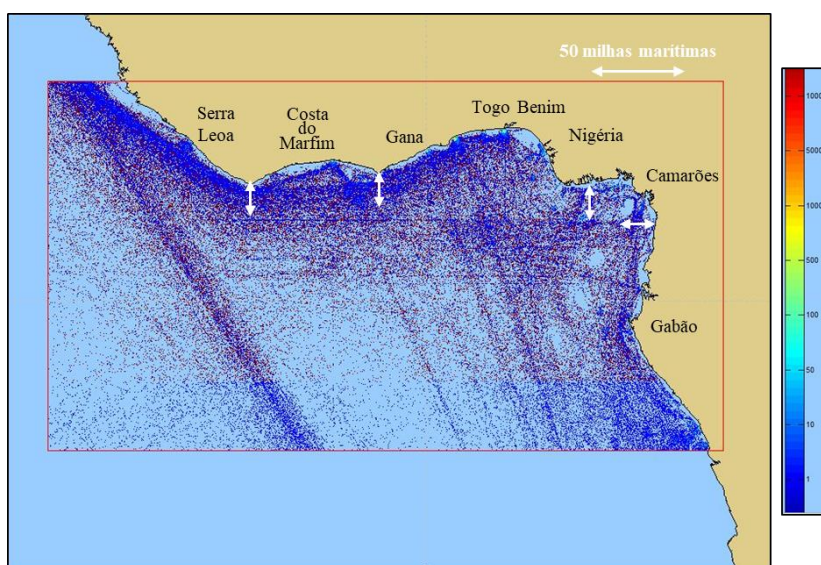
Os fatores que estão associados à evolução da pirataria marítima/AAM assumem duas dimensões distintas. A dimensão geográfica reflete o modo como o posicionamento geográfico do GdG, a respetiva configuração da linha de costa e as suas características climatológicas, influenciam a proliferação deste fenómeno. A dimensão relativa à capacidade governativa diz respeito à aptidão dos Estados em conceber e empregar medidas com o objetivo de prevenir as causas e mitigar a ocorrência de pirataria marítima/AAM.

#### 3.2.1 Fatores associados à proliferação do fenómeno de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné – Dimensão geográfica

O padrão de navegação dos navios mercantes na região do GdG caracteriza-se pela sua proximidade ao litoral, conforme representado na Figura 3. Concomitantemente, e apesar de não se resumir a esta tipologia de operação, o *modus operandi* dos piratas

consiste maioritariamente em projetar embarcações a partir de bases na orla costeira<sup>2</sup>. Esta projeção, podendo visar navios que se encontrem longe da linha de costa, tem o intuito principal de interceptar navios mercantes que se situam nas imediações das referidas bases.

Os dados disponibilizados pelo IMB (2018, 2019a, 2020b) identificam uma maior incidência de pirataria marítima/AAM nas áreas costeiras do GdG, no período decorrido entre janeiro de 2018 e setembro de 2020. Assim, considera-se que os elementos envolvidos nas neste tipo de ações tiram partido da proximidade entre as áreas de operação dos navios mercantes e a orla costeira, constituindo-se a distância entre estes dois elementos como um fator de proliferação de pirataria marítima/AAM.



**Figura 3 - Densidade de tráfego dos navios mercantes no GdG em 2019 (informação *Automatic Identification System*)**

Fonte: Adaptado a partir de Centro de Gestão e Análise de Dados Operacionais (2020).

No contexto do perfil de operação dos piratas descrito no parágrafo anterior, importa abordar também o impacto das condições meteorológicas nas ações de pirataria marítima/AAM.

Conforme advoga o *UN Institute for Training and Research* (2014, p. 32), as embarcações utilizadas para projeção e abordagem aos navios são, na sua generalidade, de dimensão reduzida. O emprego destas embarcações carecerá, portanto, de condições meteorológicas favoráveis, caso contrário estas dificultarão sobremaneira a navegação no mar e as ações de abordagem a navios. A importância de condições meteorológicas favoráveis para a execução das ações de pirataria é observável no Gráfico 2, em particular na curva representativa da distribuição média aritmética mensal (assinalada a **negrito**).

<sup>2</sup> Ali Kamal-Deen (2015, p. 6) refere o litoral da Nigéria, do Benim e do Togo, como os principais focos de localização das bases de projeção pirata.



Com efeito, verifica-se que é durante o período das monções, época em que as condições meteorológicas são mais severas<sup>3</sup>, que a média mensal de ataques pirata é tendencialmente menor face aos restantes meses do ano (*United States of America National Geospatial-Intelligence Agency*, 2017, p. 27).

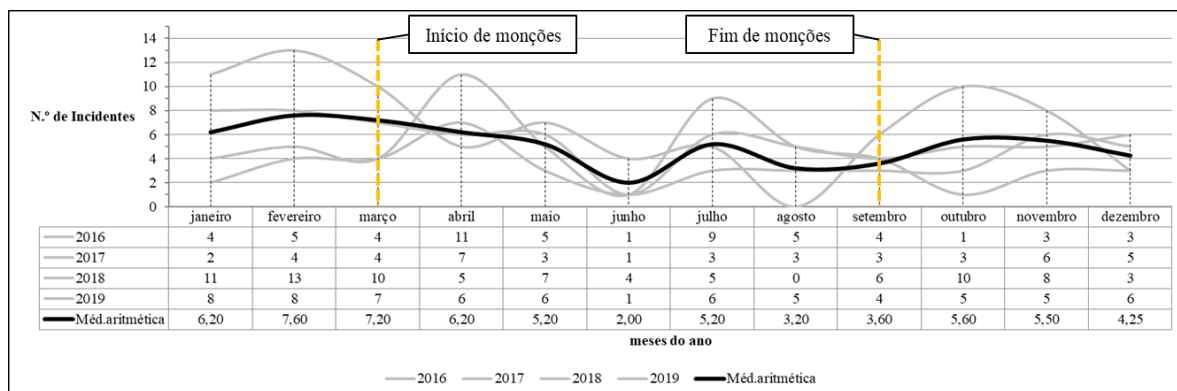


Gráfico 2 - Distribuição mensal do número de incidentes de pirataria/AAM no GdG (IMB, 2016, 2017a, 2018b, 2019c, 2020d)

Assim, identificam-se os seguintes elementos meteorológicos como fatores associados à evolução da pirataria marítima/AAM:

- Intensidade do vento;
- Altura da agitação marítima, que pode ser medida através do parâmetro altura significativa [i.e. correspondente à média do terço mais elevado das alturas de ondas registadas num determinado período de observação (Instituto Hidrográfico [IH], 2021)];
- Ocorrência de nevoeiro intenso;
- Ocorrência de precipitação forte.

### 3.2.2 Fatores associados à proliferação dos fenómenos de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné – Dimensão associada à capacidade de governação

A existência de um sistema judicial abrangente e eficaz é de importância basilar para assegurar o desenvolvimento de um Estado, garantindo, paralelamente, a segurança da sua população (*UN Office on Drugs and Crime*, 2016, p. 6).

<sup>3</sup> A análise da informação climatológica disponibilizada pelo IH (*email*, 19 de novembro de 2020), respeitante à informação meteorológica registada no GdG de 2015 a 2019, confirma a maior intensidade dos elementos meteorológicos durante as monções. O Anexo A contém uma comparação detalhada da intensidade do vento, precipitação e agitação marítima no GdG, nos meses de junho (período de monções) e janeiro (período de não monções).



Relativamente aos países pertencentes à *Economic Community of West African States* (ECOWAS) e à *Economic Community of Central African States* (ECCAS)<sup>4</sup>, as UN (2012, p. 16) identificaram como causas contribuintes para o desenvolvimento da pirataria marítima/AAM na região do GdG as seguintes lacunas nos sistemas legais nacionais:

- Ausência de mecanismos robustos de criminalização dos atos de pirataria marítima/AAM;
- Carência de atualização dos normativos legais no domínio transversal da segurança marítima, de acordo com o direito internacional atual.

Temos, assim, que a eficácia das molduras legais dos Estados do GdG representa um fator diretamente associado à proliferação do fenómeno de pirataria marítima/AAM na medida do seguinte: i) Porquanto estas molduras legais, quando eficazes, permitem classificar e punir judicialmente este tipo de ações; ii) Pois a existência de normativo legal adequado dota o sistema judicial dos Estados dos mecanismos necessários à dissuasão de ações de pirataria marítima/AAM.

No que concerne ao poder para fazer face à pirataria marítima/AAM no GdG, a capacidade de fazer cumprir as leis e regulamentos no mar é fundamental. Trata-se, pois, de um componente essencial para a segurança marítima regional, pois sem a capacidade de atuar no mar os Estados não dispõem dos instrumentos necessários à identificação e interrupção de ações contrárias ao disposto no normativo legal nacional e internacional (*Council of the European Union* [CEU], 2015, p. 16).

De acordo com o preconizado pela NATO *Parliamentary Assembly* (2012, p. 12), considera-se que a reduzida capacidade de vigilância e de intervenção no mar por parte dos Estados costeiros do GdG é um elemento diretamente relacionado com a proliferação de pirataria marítima/AAM. Esta capacidade constitui-se, afinal, como o único método de reprimir este tipo de atos onde eles ocorrem, no mar.

Por último, de referir que o GdG é uma região marcada por forte instabilidade política e étnico-religiosa, mas também por um descontentamento generalizado da população face à pouca transparência com que a distribuição das receitas de exportação de petróleo é realizada (*European Parliament*, 2019, p. 13). Paralelamente, subsistem nesta região um conjunto de desafios que limitam a subsistência legítima das famílias, tais como a poluição ambiental e a pesca ilegal, não regulada e não regulamentada. A este facto,

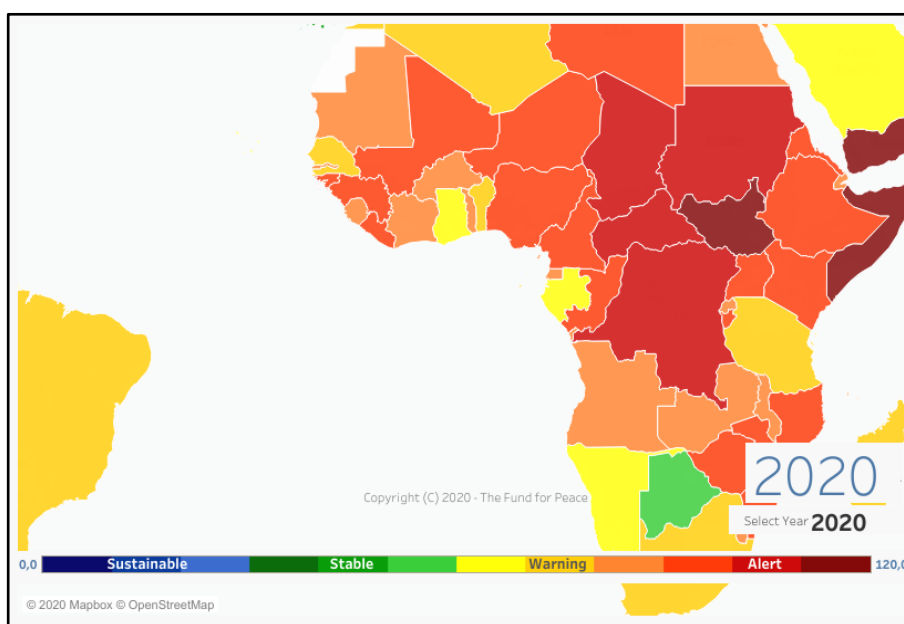
---

<sup>4</sup> A ECOWAS e a ECCAS têm como Estados membros, no seu conjunto, a totalidade dos Estados costeiros pertencentes à VRA com exceção da Mauritânia (*African Union* [AU], 2020).



acresce que os países do GdG apresentam níveis de desempenho particularmente baixos<sup>5</sup> no que diz respeito às forças de segurança, aos serviços de saúde e à educação, bem como à igualdade socioeconómica, como indica o *Fund For Peace* (2020, p. 50) no relatório *Fragile States Index* e conforme indicado na Figura 4.

Em suma, a ineficácia destes serviços estatais provocará um impacto de tal modo severo nas condições de vida e laborais das pessoas que o recurso à pirataria marítima/AAM assumir-se-á como um meio de subsistência alternativo. Temos, assim, que os índices de desenvolvimento socioeconómico e de serviços públicos constituem-se como um fator associado à proliferação de pirataria marítima/AAM no GdG.



**Figura 4 - Ilustração do *Fragile States Index* 2020 referente aos países do GdG**

Fonte: *Fund For Peace* (2020).

No presente capítulo foram identificados os fatores associados à proliferação da pirataria marítima/AAM no GdG. Estes fatores estão associados à geografia e à capacidade de governação regionais, pelo que não se consideram passíveis de se alterar sobremaneira num curto espaço de tempo. Assim, para os efeitos da presente investigação considera-se que as conclusões referidas nos capítulos seguintes não resultam da alteração destes fatores, mas sim da análise estatística dos incidentes e das entrevistas que versaram o BMP WA.

<sup>5</sup> O *Fund For Peace* advoga níveis socioeconómicos particularmente baixos em países do GdG como o Congo, Camarões, Nigéria e Libéria.



Considerando-se ter sido respondida a QD 1, torna-se importante analisar a evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM no GdG, o que consiste no OE 2 da investigação e será realizado no capítulo quatro.





#### **4. Análise da evolução de incidentes de pirataria marítima e de AAM na *Voluntary Reporting Area* do Golfo da Guiné**

No presente capítulo pretende-se analisar a evolução de incidentes de pirataria marítima/AAM na VRA do GdG.

##### **4.1 Enquadramento e critérios associados à análise de evolução de incidentes de pirataria marítima/AAM**

O IMB da *International Chamber of Commerce* (ICC) foi estabelecido em 1981 como um ponto de contacto internacional para a criminalidade marítima (IMB, 2020). Posteriormente, esta entidade edificou o *Piracy Reporting Centre* (PRC), centro que viria a ser designado pela IMO como um ponto de contacto a ser utilizado pela comunidade marítima em caso de incidente de pirataria marítima/AAM (IMO, 2017, p. 2).

Considerando a credibilidade e a abrangência dos dados, procedeu-se à análise estatística dos incidentes de pirataria marítima/AAM recorrendo aos dados disponibilizados pelo IMB<sup>6</sup>.

No que concerne à análise dos dados, importa referir, de modo sucinto, os critérios associados à sua elaboração:

- A análise estatística foi realizada com os dados referentes ao período compreendido entre 2016 e 2020. Esta delimitação temporal está relacionada com o facto de se pretender detetar variações dos dados de 2020 face ao histórico recente. Paralelamente, para analisar a evolução da pirataria marítima/AAM entre determinados períodos é desejável que o ambiente securitário desses períodos seja tão semelhante quanto possível, sendo para isso necessário considerar um horizonte temporal que não seja demasiado abrangente<sup>7</sup>;
- Para realizar a análise estatística foi necessário diferenciar ataque pirata realizado com sucesso (em que os presumíveis infratores conseguem retirar benefício material da sua ação através do roubo de bens ou rapto de pessoas) e

---

<sup>6</sup> Em 2018 o IMB (2018, p. 12) observou que os incidentes de pirataria marítima/AAM não reportados representam 48% do total de incidentes ocorridos no GdG. Ainda assim, considerando que a problemática dos incidentes não reportados é transversal a todas as entidades que efetuam a compilação de incidentes desta região, considera-se adequado recorrer aos dados do IMB.

<sup>7</sup> Refira-se, a título de exemplo, que até 2016 foram implementadas um conjunto de medidas para dar resposta ao fenómeno da pirataria marítima/AAM, no âmbito do Código de Conduta de Yaoundé (CEU, 2015, p. 4). Considera-se, pois, que antes da implementação destas medidas o ambiente securitário no GdG apresentava características distintas.



ataque pirata realizado sem sucesso (em que os presumíveis infratores não conseguem retirar benefício material da sua ação).

#### 4.2 Análise da evolução de incidentes de pirataria marítima/AAM na Voluntary Reporting Area do Golfo da Guiné

O objetivo da presente análise é identificar variações quantitativas nos incidentes potencialmente associadas ao BMP WA. Assim, procedeu-se à análise específica do período decorrido entre os meses de março (mês em que ocorreu a publicação do BMP WA) e outubro.

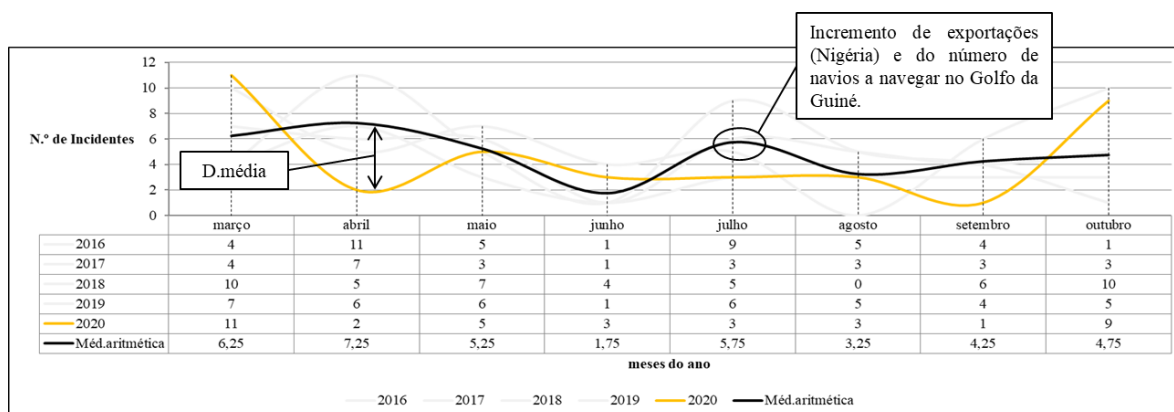


Gráfico 3 - Distribuição mensal do número de incidentes de pirataria/AAM no GdG (IMB, 2016, 2017a, 2018b, 2019c, 2020d)

A distribuição mensal do número de incidentes, exposta no Gráfico 3, ilustra o facto de no período de março a outubro de 2020 se terem registado menos incidentes de pirataria marítima/AAM em comparação com a média dos anos de 2016 a 2019. Refira-se que o incremento da média de incidentes no mês de julho pode ser explicado pelo aumento das exportações de petróleo da Nigéria (*Organization of the Petroleum Exporting Countries*, 2019, p. 61) e consequente aumento da presença de navios mercantes no GdG (CADOP, 2020). Esta diferença do número de incidentes pode ser quantificada pelo desvio face à média<sup>8</sup> (D.média), tendo em 2020 assumido o valor de -0,19. Ainda assim, conforme a informação complementar exposta no Quadro 3 do Apêndice C, temos que a tendência para o decréscimo do número de incidentes remonta a 2019.

Relativamente à taxa de sucesso dos ataques pirata<sup>9</sup> no GdG, assinalado a cor de laranja no Quadro 1 (e de forma detalhada no Quadro 4 do Apêndice C) temos que esta

<sup>8</sup> De acordo com Campos (2004, p. 12), o desvio face à média é uma medida que quantifica a dispersão de um conjunto de observações face à média. É possível visualizar, graficamente, esta medida no Gráfico 3.

<sup>9</sup> Percentagem que reflete o conjunto de ataques em que os piratas tiveram sucesso, face ao total de ataques realizados.



atingiu valores de 68,3% e 70,3% em 2019 e 2020, respetivamente (valores bastante acima da média de 52,3%).

**Quadro 1 - Taxa de sucesso e de insucesso dos incidentes de pirataria marítima/AAM, ocorridos entre março e outubro, no GdG (IMB, 2016, 2017a, 2018b, 2019c, 2020d)**

|           | Sucesso | 2016  |       |        |   | Sucesso | 2017  |       |        |   | Sucesso | 2018  |       |        |   | Sucesso | 2019  |       |        |    | Sucesso | 2020  |       |        |    |    |   |   |    |    |
|-----------|---------|-------|-------|--------|---|---------|-------|-------|--------|---|---------|-------|-------|--------|---|---------|-------|-------|--------|----|---------|-------|-------|--------|----|----|---|---|----|----|
|           |         | Plan. | Prot. | Reação | Σ |         | Plan. | Prot. | Reação | Σ |         | Plan. | Prot. | Reação | Σ |         | Plan. | Prot. | Reação | Σ  |         | Plan. | Prot. | Reação | Σ  |    |   |   |    |    |
| março     | 2       | 1     | 1     | 1      | 2 | 1       | 1     | 1     | 2      | 3 | 4       | 1     | 5     | 1      | 6 | 5       | 1     | 1     | 1      | 2  | 6       | 1     |       | 5      | 5  |    |   |   |    |    |
| abril     | 4       |       | 5     | 2      | 7 | 3       |       | 1     | 3      | 4 | 4       |       | 1     | 1      | 3 | 1       |       | 1     | 2      | 2  |         |       |       | 0      |    |    |   |   |    |    |
| maio      |         |       | 4     | 1      | 5 | 2       |       | 1     |        | 1 | 1       |       |       | 6      | 6 | 4       |       | 1     | 2      | 3  | 4       |       |       | 1      | 1  |    |   |   |    |    |
| junho     | 1       |       |       |        | 0 |         |       |       | 1      | 1 | 1       |       | 3     |        | 1 | 1       |       |       |        | 1  | 1       |       | 3     |        |    | 0  |   |   |    |    |
| julho     | 6       |       | 1     | 2      | 3 | 2       |       | 1     | 1      | 2 |         |       |       | 5      | 5 | 4       |       |       | 2      | 2  | 3       |       |       |        | 0  |    |   |   |    |    |
| agosto    | 3       |       |       | 2      | 2 | 2       |       |       | 1      | 1 |         |       |       |        | 0 | 3       |       |       | 2      | 2  | 2       |       |       | 1      | 1  |    |   |   |    |    |
| setembro  | 3       |       | 1     |        | 1 | 2       |       |       |        | 1 | 1       |       | 3     |        | 1 | 2       |       | 3     | 4      |    |         |       | 0     | 1      |    |    | 0 |   |    |    |
| outubro   |         |       | 1     |        | 1 | 1       |       |       | 1      | 1 | 2       |       | 6     |        | 3 | 3       |       | 5     |        | 1  | 1       |       | 5     |        | 1  | 3  | 4 |   |    |    |
| Σ         | 19      |       | 0     | 13     | 8 | 21      |       | 13    | 0      | 5 | 10      |       | 15    | 21     | 0 | 6       |       | 19    | 25     | 28 | 0       |       | 4     | 9      | 13 | 26 | 0 | 1 | 10 | 11 |
| Σ (total) |         |       | 40    |        |   |         |       |       | 28     |   |         |       |       | 46     |   |         |       |       | 41     |    |         |       |       | 37     |    |    |   |   |    |    |
| Taxa (%)  | 47,5%   | 52,5% |       |        |   |         | 46,4% |       |        |   |         | 45,7% |       |        |   |         | 68,3% |       |        |    |         | 70,3% |       |        |    |    |   |   |    |    |
| Somatório | 19      | 21    |       |        |   |         | 13    |       |        |   |         | 21    |       |        |   |         | 28    |       |        |    |         | 26    |       |        |    |    |   |   |    |    |
|           |         |       |       |        |   |         |       |       |        |   |         |       |       |        |   |         |       |       |        |    |         |       |       |        |    |    |   |   |    |    |

No que diz respeito às medidas de proteção (assinaladas com a designação Prot. no Quadro 1), estas têm vindo a impedir um número reduzido de ataques desde 2017 (inclusive), sendo que em 2020 há registo de apenas um ataque repellido através deste tipo de medidas.

Relativamente às medidas de reação a ataques pirata, em 2020 assinalaram-se dez ataques repellidos por este tipo de medidas, valor semelhante ao registado em 2019.

No que concerne às medidas de planeamento de viagem, note-se que não é possível analisar o seu impacto exclusivamente através da contabilização número de incidentes de pirataria, pois estas medidas visam precisamente evitar o contacto com os piratas. Assim, o potencial impacto e a eficácia deste tipo de medidas serão abordados no capítulo cinco.

Não obstante a análise ora realizada se baseie em dados fidedignos, estima-se que 48% (dados referentes a 2018) do total de incidentes de pirataria/AAM ocorridos no GdG não sejam reportados. Tal sucede, principalmente, nos ataques em que os piratas não são bem-sucedidos e por receio de encarecimento dos serviços das empresas seguradoras e de danos reputacionais para os armadores dos navios (Osinowo, 2015, p. 3).

Efetuada a análise de incidentes de pirataria marítima/AAM no GdG, considera-se ter sido respondida a QD 2. Neste enquadramento, importa verificar o impacto do BMP WA na evolução destes incidentes (concretizando o OE 3), o que conduzirá à integração lógica deste documento na investigação ora realizada.



## **5. O impacto do *Best Management Practices West Africa* na evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM na *Voluntary Reporting Area* do Golfo da Guiné**

Neste capítulo pretende-se verificar o impacto das BMP WA na evolução de incidentes de pirataria marítima/AAM na VRA do GdG.

### **5.1 A ocorrência de incidentes de pirataria marítima/AAM e a eficácia das medidas de planeamento de viagem contidas no *Best Management Practices West Africa***

O BMP WA é constituído, sobretudo, por um conjunto de medidas de aconselhamento aos armadores e Capitães cujos navios tenham necessidade de navegar no GdG. As medidas de planeamento de viagem têm o objetivo de permitir aos navios evitar ataques pirata nesta região. Paralelamente, as medidas de proteção e de reação dos navios pretendem salvaguardar a segurança da tripulação e impedir que os piratas entrem a bordo, evitando assim que o ataque seja bem-sucedido (ICS et al., 2020, p. 5).

De acordo com o descrito no capítulo quatro, em 2019 e 2020 verificou-se um decréscimo do número de incidentes de pirataria marítima/AAM face à média. Neste contexto, torna-se importante analisar se a diminuição do número de incidentes está associada à implementação das medidas de planeamento de viagem contidas no BMP WA<sup>10</sup>. Paralelamente afigura-se relevante verificar se a diminuição de incidentes ocorrida em 2019 e 2020 está relacionada.

A análise de entrevistas (Quadro 6 do Apêndice E) revela de forma unânime que os navios mercantes tiveram conhecimento do BMP WA imediatamente após a sua divulgação, tendo o mesmo sucedido em 2018, com a publicação do *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers* e do *Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea region*.

É possível identificar que os Capitães destes navios consideram o conteúdo das medidas de planeamento de viagem, atribuindo-lhes uma eficácia elevada e admitindo que estas estão consensualmente integradas nos processos de trabalho a bordo. Porém, das entrevistas realizadas decorre também que as medidas de planeamento de viagem publicadas no BMP WA não vieram alterar significativamente os procedimentos que eram realizados antes de 2020. Desta forma, dado que a diminuição do número de incidentes de

---

<sup>10</sup> As medidas de planeamento de viagem permitem, através de procedimentos como a análise de risco ou a minimização de navegação junto a terra (ICS et al., 2020, p. 11), evitar áreas geográficas onde a presença de piratas seja mais provável.



pirataria se inicia em 2019, a análise das entrevistas sugere que o fator associado a esta diminuição não é a publicação do BMP WA, mas a publicação em 2018 dos documentos análogos.

## **5.2 A taxa de sucesso dos ataques pirata e a eficácia das medidas de proteção e de reação contidas no *Best Management Practices West Africa***

O Quadro 1, exposto no capítulo 4, indica um aumento significativo da taxa de sucesso dos ataques pirata em 2019 e 2020, face aos anos anteriores. Importa verificar se esta variação está associada à ineficácia das medidas contidas no BMP WA, ao *modus operandi* dos piratas, ou a outro fator que tenha impacto no registo de incidentes.

Da análise às entrevistas (Quadros 7 e 8 do Apêndice E) decorre que as medidas de proteção e de reação dos navios, publicadas em 2020 e em 2018, são consideradas genericamente eficazes. Não obstante alguma dificuldade de implementação das medidas de proteção [sendo a colocação de arame farpado sobre o perímetro dos navios (Figura 5) um exemplo deste tipo de medidas], e a necessidade dos procedimentos de reação serem complementados com outro tipo de medidas, estas são valorizadas pela sua eficácia.



**Figura 5 - Navio mercante sob ataque pirata no GdG**

Fonte: *The Gulf of Guinea Inter-Regional Network* (2020).

Paralelamente é possível identificar nas entrevistas realizadas a opinião generalizada em como o *modus operandi* dos piratas não se alterou significativamente no que diz respeito aos procedimentos de aproximação e abordagem aos navios.

Considerando a eficácia com que as medidas de proteção e de reação publicadas em 2020 e em 2018 são caracterizadas nas entrevistas, observando também que o modo de operar dos piratas não se alterou sobremaneira, não é possível associar o BMP WA à elevada taxa de sucesso dos ataques pirata registada em 2020.

De referir, por último, que o aumento significativo da taxa de sucesso dos ataques está relacionado com o aumento do número que ataques com sucesso, mas poderá também



estar associado à diminuição dos ataques sem sucesso reportados às autoridades em 2019 e 2020.

A visão dos Capitães de navios mercantes entrevistados veio complementar a análise dos incidentes de pirataria marítima/AAM realizada no capítulo anterior, pelo que se considera ter respondido à QD 3. Cumpre, agora, formular contributos para o BMP WA no contexto desta ameaça à segurança marítima no GdG, o que constitui OE 4.



## **6. Contributos para o *Best Management Practices West Africa* no contexto da pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné**

Considerando-se atingidos os OE 1, OE 2 e OE 3, torna-se agora relevante formular contributos para o BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no GdG.

### **6.1 Contributos para a atualização do conhecimento acerca da pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné**

O não reporte de ataques pirata, cujas causas foram explanadas no quarto capítulo, causa o desconhecimento efetivo e atual desta ameaça à segurança marítima, o que dificulta a conceção e implementação de medidas mitigadoras.

Considera-se, assim, que a problemática do não reporte de ataques pirata no GdG tem efeitos nefastos para um conjunto alargado de elementos e entidades tais como os Estados costeiros/de bandeira, armadores e empresas de seguros.

Neste quadro, e em concordância com a visão unânime dos elementos entrevistados (Quadro 8 do Apêndice E) propõe-se que as possíveis soluções sejam debatidas de forma colaborativa, envolvendo a estrutura mundial de transporte e comércio marítimo. Sugere-se que a IMO, os Estados costeiros/de bandeira, os armadores e a estrutura de segurança marítima regional [e.g. representantes da denominada arquitetura de Yaoundé como o *Centre Interrégional de Coordination* (CIC), e outros atores como o MDAT-GoG] possam emanar orientações que visem implementar uma cultura de reporte de ataques pirata (CIC, 2021). Concomitantemente sugere-se que a IMO, os representantes da indústria de seguros marítimos e os representantes das comunidades económicas envolvidas [e.g. a AU, a ECCAS, a ECOWAS, e a EU] possam encontrar soluções de acordo com os interesses comuns na região e contrariar a tendência a que hoje se assiste de inflação dos seguros marítimos.

Mediante uma lógica de debater e implementar soluções no âmbito da segurança marítima no GdG, é fundamental envolver as autoridades dos países desta região. São estas que melhor conhecem a realidade regional e, conforme advogado por A. L. da Silva (entrevista por videoconferência, 12 de janeiro de 2021), estas assumir-se-ão como elementos fundamentais na execução das soluções preconizadas.

### **6.2 Contributos para as medidas de proteção e de reação dos navios constantes do *Best Management Practices West Africa***

Quando questionados acerca do valor global do BMP WA, os elementos entrevistados afirmaram unanimemente que não tinham contributos a apresentar ou que o



documento não carecia de ser melhorado (Quadro 8 do Apêndice E). Dado que todos os entrevistados têm mais de dez anos de experiência profissional no GdG, sendo por isso profundos conhecedores do ambiente marítimo nesta área geográfica, considera-se que o BMP WA é um documento bem consolidado e com inequívoco valor. Não obstante, as referidas entrevistas revelaram também a opinião entre os Capitães de navios de que a melhor solução para complementar as medidas constantes deste documento consistiria na presença de equipas de segurança a bordo ou na realização de escoltas por navios militares.

Relativamente à eventual realização de escoltas por navios militares, torna-se relevante abordar sinteticamente um eventual empenhamento da NATO e da EU neste tipo de ações. A estratégia marítima da Aliança não identifica o GdG como uma área prioritária para o desenvolvimento da sua missão (NATO, 2011, p. 5). Paralelamente, esta organização poderá equacionar o envolvimento na promoção da segurança marítima no GdG numa perspetiva colaborativa para com os países desta região (NATO, 2020, p. 35). Para esse efeito, a colaboração poderá ocorrer no âmbito da partilha de capacidades e conhecimento nos âmbitos do CSM, da formação e treino ou da previsão meteorológica (A. L. da Silva, entrevista por videoconferência, 12 de janeiro de 2021).

No que concerne à EU, o GdG assume importância elevada para esta organização de modo que em 2014 foi publicada a sua estratégia para esta região (EU, 2014). Neste quadro, e relativamente ao eventual empenhamento de navios militares hasteando a bandeira da EU nesta região, refira-se que está em fase de discussão um projeto-piloto denominado *Coordinated Maritime Presences*, que prevê o empenhamento de meios militares em moldes ainda sob discussão (CEU, 2021, p. 4).

O desempenho de funções das equipas de segurança bordo de navios no GdG é um desafio complexo do ponto de vista legal. Há países desta região que permitem esta atividade sob determinadas condições, bem como há países que não a permitem, ao que acrescem os requisitos legais e administrativos de cada Estado bandeira e de cada armador. Tal complexidade dificulta a utilização destas equipas no decurso dos períodos de navegação de e para o GdG (*Oceans Beyond Piracy*, 2018, p. 1).

Assim, dado tratar-se de uma questão securitária com impacto direto na economia regional, sugere-se que organizações como a AU, a ECCAS, e a ECOWAS coordenem uma reforma da estrutura legal dos países do GdG. Esta reforma possibilitaria uniformizar a posição dos Estados costeiros relativamente à atividade das equipas de segurança.





Ao formular contributos para o BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no GdG, considera-se ter respondido à QD 4. No próximo capítulo concluir-se-á a presente investigação, efetuando uma revisão sumária da investigação efetuada e uma perspetiva de eventuais estudos futuros.



## 7. Conclusões

O Golfo da Guiné (GdG) é uma região de elevada importância estratégica. Paralelamente subsistem nesta área geográfica vários desafios à segurança marítima, entre os quais a pirataria marítima/Assalto Armado no Mar (AAM) assume uma posição de relevo. A publicação, em março de 2020, do *Best Management Practices West Africa* (BMP WA) pretende contrariar o elevado número de ataques recentemente registados e o correspondente impacto na economia e segurança das pessoas.

A presente investigação seguiu um raciocínio indutivo, tendo sido adotada uma estratégia de investigação mista de modo a combinar técnicas qualitativas e quantitativas. Neste quadro, o TII teve como objetivo geral (OG) “Avaliar o BMP WA, no contexto de evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM no GdG”, que originou a Questão Central (QC) “Como é avaliado o BMP WA, no contexto de evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM no GdG?”.

Do OG derivaram quatro objetivos específicos (OE) que permitiram delimitar e enquadrar o tema de estudo. O OE 1 consistiu em “Identificar os fatores associados à proliferação do fenómeno de pirataria marítima/AAM no GdG” do qual derivou a questão derivada (QD) 1 - “Quais são os fatores associados à proliferação do fenómeno de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné?”. No capítulo 3 identificaram-se fatores de cariz geográfico e respeitantes à capacidade governativa. Estes elementos não se consideram passíveis de se alterar num curto espaço de tempo, pelo que as conclusões dos capítulos seguintes resultam do estudo aí realizado.

O OE 2, “Analisar a evolução de incidentes de pirataria marítima/AAM na *Voluntary Reporting Area* (VRA) do GdG”, dirigiu a investigação à QD 2 - “Como evoluíram os incidentes de pirataria marítima/AAM na VRA do GdG?”. A resposta a esta QD encontra-se explanada no capítulo quatro. No período de março a outubro de 2019 e 2020 registaram-se menos incidentes de pirataria face à média considerada. Paralelamente, em 2019 e 2020 registaram-se taxas de sucesso dos ataques pirata bastante acima da média.

O terceiro OE consistiu em “Verificar o impacto do BMP WA na evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM na VRA do GdG”, para o qual se formulou a QD 3, “Qual o impacto do BMP WA na evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM na VRA do GdG?”. A resposta à QD 3 foi elaborada no capítulo cinco e refere que o fator associado à diminuição do número de incidentes verificada em 2019/2020 terá sido a publicação, em 2018, de dois documentos análogos ao BMP WA. É referido, também, que



não é possível associar o BMP WA à elevada taxa de sucesso dos ataques pirata observada em 2020. Porém, foi identificado que ao aumento desta taxa de sucesso poderá estar associado ao não reporte de ataques pirata às autoridades.

Ao quarto e último OE, “Formular contributos para o BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no GdG”, correspondeu a QD 4 - “Como contribuir para o BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no GdG?”. A resposta a esta QD foi desenvolvida no capítulo seis, propondo-se que seja implementada uma cultura de reporte de ataques pirata. Esta implementação poderá ser promovida de forma colaborativa, envolvendo entidades de cariz securitário e económico, de níveis mundial e regional. Paralelamente, respondendo à opinião dos entrevistados acerca da escolta de navios militares como um possível complemento às medidas do BMP WA, foram abordados os possíveis moldes de empenhamento da Aliança Atlântica e da *European Union*.

Por último, foi sugerido que o enredo legal associado ao embarque de equipas de segurança a bordo de navios mercantes no GdG possa ser definido de forma conjunta, através de organizações como a *African Union*, a *Economic Community of West African States* e a *Economic Community of Central African States*.

As respostas às QD permitiram responder à QC da presente investigação. Tal possibilitou validar a hipótese dois da presente investigação - O BMP WA não cumpre o propósito para que foi concebido, ou seja, diminuir o número de incidentes de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné bem como diminuir a taxa de sucesso destes ataques. A validação da hipótese formulada resultou, então, na teoria de que o BMP WA não contribui para a diminuição do número de incidentes de pirataria marítima/AAM no GdG. Paralelamente, os elementos disponíveis não permitem associar este documento à elevada da taxa de sucesso dos ataques registada em 2020.

Os problemas identificados dizem respeito ao baixo grau de diferenciação do BMP WA relativamente aos documentos análogos publicados em 2018, ainda que ambos se constituam como documentos válidos para os seus utilizadores. De referir, também, que a problemática relativa ao não reporte de ataques pirata prejudicará a atualização da taxa de sucesso dos ataques.

Considera-se que o objetivo do trabalho de investigação individual foi alcançado, e que os dados recolhidos e analisados permitiram dar resposta à QC colocada, contribuindo assim para o aumento do conhecimento acerca do tema em estudo.



Como limitação da investigação salienta-se a impossibilidade de entrar em contacto direto/presencial com autoridades dos Estados costeiros do GdG, o que teria sido proveitoso numa perspetiva de avaliação regional do BMP WA. De referir também que a pandemia COVID-19 limitou a pesquisa documental, na medida em que limitou a capacidade de resposta de entidades públicas e privadas às solicitações no âmbito do presente estudo.

De forma a dar continuidade à presente investigação considera-se pertinente avaliar a moldura legal respeitante à atividade de equipas de segurança a bordo de navios mercantes no Golfo da Guiné. Seria igualmente relevante avaliar a NATO no contexto securitário marítimo do Golfo da Guiné, numa lógica de partilha de conhecimento e de capacidades.



## Referências bibliográficas

- Academia das Ciências de Lisboa (27 de julho de 2011). *Definição/conceito de ciências militares*. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.
- African Union. (2020). Regional Economic Communities [Página online]. Retirado de <https://au.int/en/recs/>
- A 26/Res.1025. (2010). *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships*. Londres: International Maritime Organization.
- Campos, N. A. (2004). *Análise de Dados*. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- Centre Interrégional de Coordination. (2021). Safety and Security in Central and West Africa [Página online]. Retirado de [http://icc-gog.org/?page\\_id=28](http://icc-gog.org/?page_id=28)
- Chatham House. (2020). Chatham House Rule [Página online]. Retirado de [https://www.chathamhouse.org/about-us/chatham-house-rule?gclid=CjwKCAiA8ov\\_BRAoEiwAOZogwQ6nRujwLOm4pZ3YLdGN7VUuX6Fhxa6TgjrXJFjrVSk9z\\_OhKsABoCgtkQAvD\\_BwE](https://www.chathamhouse.org/about-us/chatham-house-rule?gclid=CjwKCAiA8ov_BRAoEiwAOZogwQ6nRujwLOm4pZ3YLdGN7VUuX6Fhxa6TgjrXJFjrVSk9z_OhKsABoCgtkQAvD_BwE)
- Council of the European Union. (17 de março de 2014). *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. Retirado de [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu\\_strategy\\_on\\_the\\_gulf\\_of\\_guinea\\_7.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu_strategy_on_the_gulf_of_guinea_7.pdf).
- Council of the European Union. (2015). *Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020*. Retirado de [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/3977/eu-gulf-guinea-action-plan-2015-2020\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/3977/eu-gulf-guinea-action-plan-2015-2020_en)
- Council of the European Union (2021). *Coordinated Maritime Presences Concept in the Gulf of Guinea*. Bruxelas: Council of the European Union General Secretariat.
- European Parliament. (2019). *Piracy and armed robbery off the coast of Africa - EU and global impact*. Bruxelas: Autor.
- Fachada, C.A., Ranhola, N. B., Marreiros, J. R. & Santos, L. B. (2020). *Normas de Autor do IUM* (3ª Ed.). Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- Fund For Peace. (2020). *Fragile States Index Annual Report 2020*. Retirado de <https://fragilestatesindex.org/2020/05/08/fragile-states-index-2020-annual-report/>
- Governo de Portugal. (2013). *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*. Retirado de <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/area-de-governo/defesa-nacional/informacao-adicional/conceito-estrategico-de-defesa-nacional.aspx>
- Guedes, H. P. (2014). *A pirataria marítima contemporânea: As últimas duas décadas*. Lisboa: Editora Náutica Nacional.



- Guerra, I. C. (2006). *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo: Sentido e formas de uso*. Cascais: Principia.
- Instituto Hidrográfico. (2021). Processamento de dados [Página *online*]. Retirado de <https://www.hidrografico.pt/m.boias>
- International Chamber of Shipping, Baltic and Inter. Maritime Council, Inter. Group for Protection and Indemnity Insurance, Inter. Association of Dry Cargo, Inter. Association of Independent Tanker Owners & Oil Comp. International Marine Forum. (2018). *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers*. Retirado de [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/global-counter-piracy-guidance-bmp\\_low\\_17-07-18.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/global-counter-piracy-guidance-bmp_low_17-07-18.pdf)
- International Chamber of Shipping, Baltic and Inter. Maritime Council, Inter. Group for Protection and Indemnity Insurance, Inter. Association of Dry Cargo, Inter. Association of Independent Tanker Owners & Oil Comp. International Marine Forum. (2018). *Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea region*. Retirado de [https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/GoG-Updated\\_Guidelines.pdf](https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/GoG-Updated_Guidelines.pdf)
- International Chamber of Shipping, Baltic and Inter. Maritime Council, Inter. Group for Protection and Indemnity Insurance, Inter. Association of Dry Cargo, Inter. Association of Independent Tanker Owners & Oil Comp. International Marine Forum. (2020). *Best Management Practices West Africa*. Retirado de <https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/bmp-west-africa-best-management-practices-to-deter-piracy-and-enhance-maritime-security-off-the-coast-of-west-africa-including-the-gulf-of-guinea.pdf?sfvrsn=12>
- International Maritime Bureau. (2007). *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*. Retirado de <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>
- International Maritime Bureau. (2016). *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*. Retirado de <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>
- International Maritime Bureau. (2017). *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*. Retirado de <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>
- International Maritime Bureau. (2018). *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*. Retirado de <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>



- International Maritime Bureau. (2019). *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*. Retirado de <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>
- International Maritime Bureau. (2020). *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*. Retirado de <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>
- International Maritime Bureau. (2020). Piracy Reporting Centre [Página online]. Retirado de <https://www.icc-ccs.org/>
- Joubert, L. (2020). Stable Seas. *What we know about piracy*. Retirado de <https://www.stableseas.org/publications/what-we-know-about-piracy>
- Kamal-Deen, A. (2015). U.S. Naval War College Review. *The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy*. p. 6.: Retirado de [https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol68/iss1/7/?utm\\_source=digital-commons.usnwc.edu%2Fnwc-review%2Fvol68%2Fiss1%2F7&utm\\_medium=PDF&utm\\_campaign=PDFCoverPages](https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol68/iss1/7/?utm_source=digital-commons.usnwc.edu%2Fnwc-review%2Fvol68%2Fiss1%2F7&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages)
- Lombardo, N. (2014). Oceans Beyond Piracy. *Underreporting of crimes at sea - Reasons, consequences, and potential solutions*. Retirado de <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/underreporting-crimes-sea-reasons-consequences-and-potential-solutions>
- MSC.1/Circ.1585. (2017). *Reporting of incidents of piracy and armed robbery against ships in the Gulf of Guinea*. Londres: International Maritime Organization.
- NEP/INV-001 (A1). (2020). *Procedimentos relativos à elaboração de trabalhos de investigação realizados no âmbito de cursos que não atribuem grau académico*. Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- NEP/INV-003 (A3). (2020). *Estrutura e regras de citação e referenciação de trabalhos escritos a realizar no Instituto Universitário Militar*. Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- North Atlantic Treaty Organization. (2011). *Alliance Maritime Strategy* [versão PDF]. Retirado de [https://www.nato.int/cps/en/natohq/official\\_texts\\_75615.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm)
- North Atlantic Treaty Organization. (2020). *NATO 2030: United for a New Era..* Retirado de [https://www.nato.int/nato\\_static\\_fl2014/assets/pdf/2020/12/pdf/201201-Reflection-Group-Final-Report-Uni.pdf](https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2020/12/pdf/201201-Reflection-Group-Final-Report-Uni.pdf)
- North Atlantic Treaty Organization Parliamentary Assembly. (2012). *The challenge of piracy: International response and NATO's role*. Retirado de [https://www.tbmm.gov.tr/ul\\_kom/natopa/docs/raporlar\\_2012/sa3.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/natopa/docs/raporlar_2012/sa3.pdf)



- Oceans Beyond Piracy. (2018). Coastal State embarked personel [Página *online*]. Retirado de [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Coastal\\_State\\_Embarke\\_d\\_Personnel\\_IssuePaper.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Coastal_State_Embarke_d_Personnel_IssuePaper.pdf)
- Organization of the Petroleum Exporting Countries. (2019). *Annual Statistical Bulletin*. Viena: Áustria.
- Osinowo, A. A. (2015). Combating Piracy in the Gulf of Guinea. *Africa Security Brief*, pp. 1-9. Retirado de ASB30EN Combating Piracy in the Gulf of Guinea (africacenter.org)
- Pichon, E., & Pietsch, M. (2020). European Parliament Briefing. *Piracy in the Gulf of Guinea - EU and international action*. Retirado de [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS\\_BRI\(2020\)649333](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2020)649333)
- Santos, L. B., Lima, J. V., Garcia, F. P., Monteiro, F. T., Silva, N. P., ...Piedade, J. L. (2019). *Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação* (2ª Ed.). Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- The Gulf of Guinea Inter-Regional Network. (2020). Countering Gulf of Guinea Piracy Towards 2025 [Página *online*]. Obtido de Retirado de <https://www.gogin.eu/en/2020/05/04/countering-gulf-of-guinea-piracy-towards-2025/>
- Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 3 de abril (1997) *Aprova para ratificação, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da mesma Convenção*. Diário da República 1ª Série, 238, 5486-(3). Lisboa: Presidência da Assembleia da República.
- United Kingdom Hydrographic Office. (2019). Q6114-Maritime Security Chart West Africa [Carta de segurança marítima do Golfo da Guiné]. Reino Unido: United Kingdom Hydrographic Office.
- United Nations. (2014). *United Nations Conference on Trade and Development part. II (An overview of the International Legal Framework)*. Retirado de United Nations Conference on Trade and Development part. II (An overview of the International Legal Framework)
- United Nations Institute for Training and Research. (2014). *UNOSAT Global Report on Maritime Piracy - A Geospatial Analysis 1995-2013*. Retirado de





<https://unitar.org/learning-solutions/publications/unosat-global-report-maritime-piracy-geospatial-analysis-1995-2013>

United Nations Office on Drugs and Crime. (2016). *Regional Programme for West Africa 2016-2020*. Retirado de

[https://www.unodc.org/documents/westandcentralafrica//UNODC\\_Regional\\_Programme\\_for\\_West\\_Africa\\_2016-2020.pdf](https://www.unodc.org/documents/westandcentralafrica//UNODC_Regional_Programme_for_West_Africa_2016-2020.pdf).

United Nations Security Council. (2012). *Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (S/2012/45)*. Retirado de

<https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/AUUN%20S%202012%2045.pdf>

United Nations Security Council. (2015). *Report of the Secretary-General on the activities of the United Nations Office for West Africa (S/2015/1012)*. Retirado de

[https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s\\_2015\\_1012.pdf](https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s_2015_1012.pdf)

United States of America National Geospatial-Intelligence Agency (2017). *Sailing Directions (Enroute) - Southwest Coast of Africa* (16<sup>th</sup> Ed.). Virginia: United States of America National Geospatial-Intelligence Agency.

Whitman, S., & Suarez, C. (2012). Marine Affairs. *The Root Causes and True Costs of Marine Piracy*. Retirado de

[https://cdn.dal.ca/content/dam/dalhousie/pdf/faculty/science/marine-affairs-program/Technical\\_series/MAP%20Technical%20Report%20%231.pdf](https://cdn.dal.ca/content/dam/dalhousie/pdf/faculty/science/marine-affairs-program/Technical_series/MAP%20Technical%20Report%20%231.pdf)



## Anexo A - Comparação climatológica do vento, precipitação e agitação marítima no Golfo da Guiné

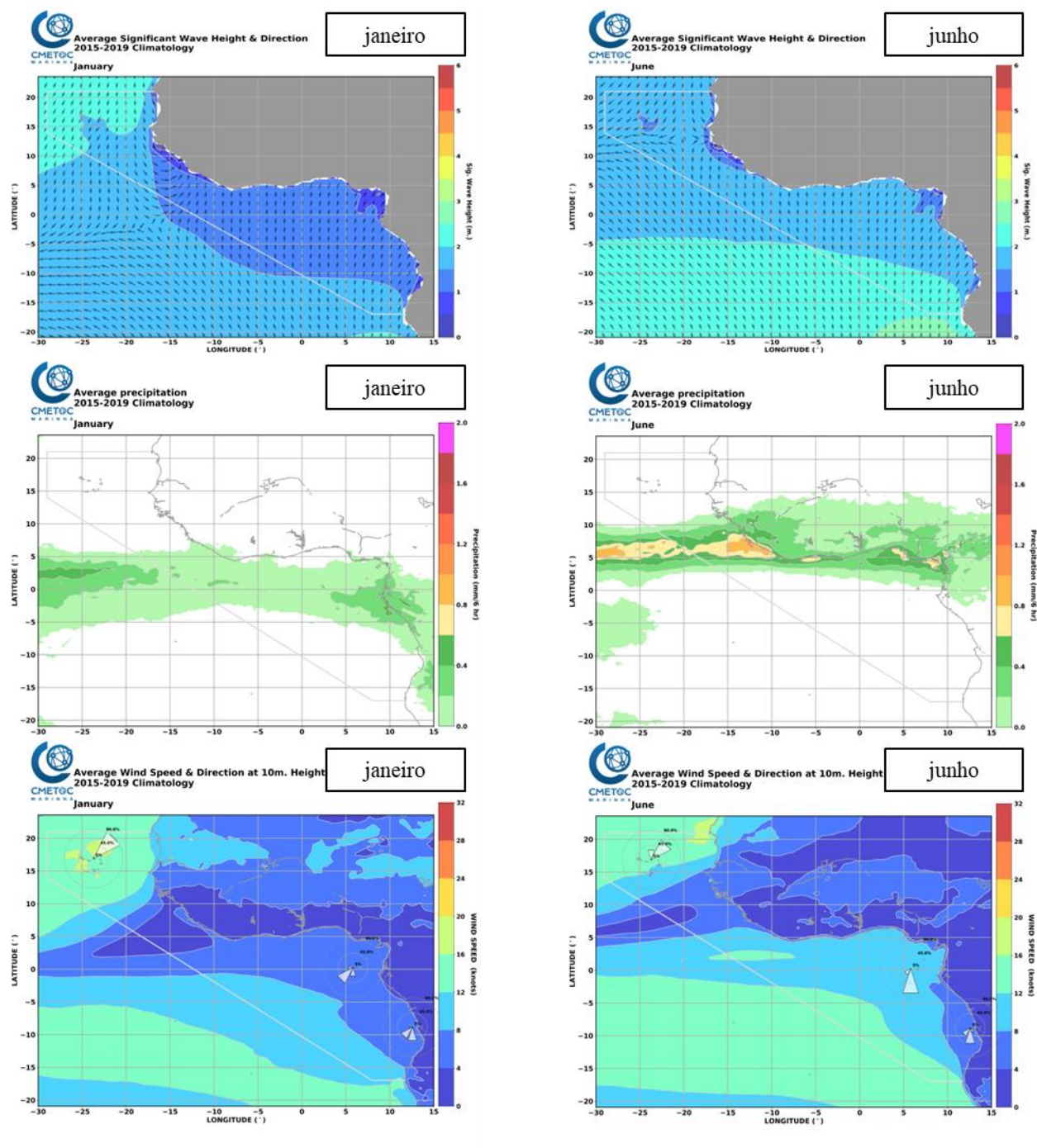


Figura 6 - Informação climatológica de comparação da intensidade do vento, precipitação e agitação marítima na *Voluntary Reporting Area* do Golfo da Guiné

Fonte: IH (2020).

A Figura 6 ilustra o facto de que os elementos climatológicos indicados apresentam menor intensidade no mês de janeiro (fora do período de monções) comparativamente ao mês de junho (período de monções).



## Apêndice A - Voluntary Reporting Area do Golfo da Guiné

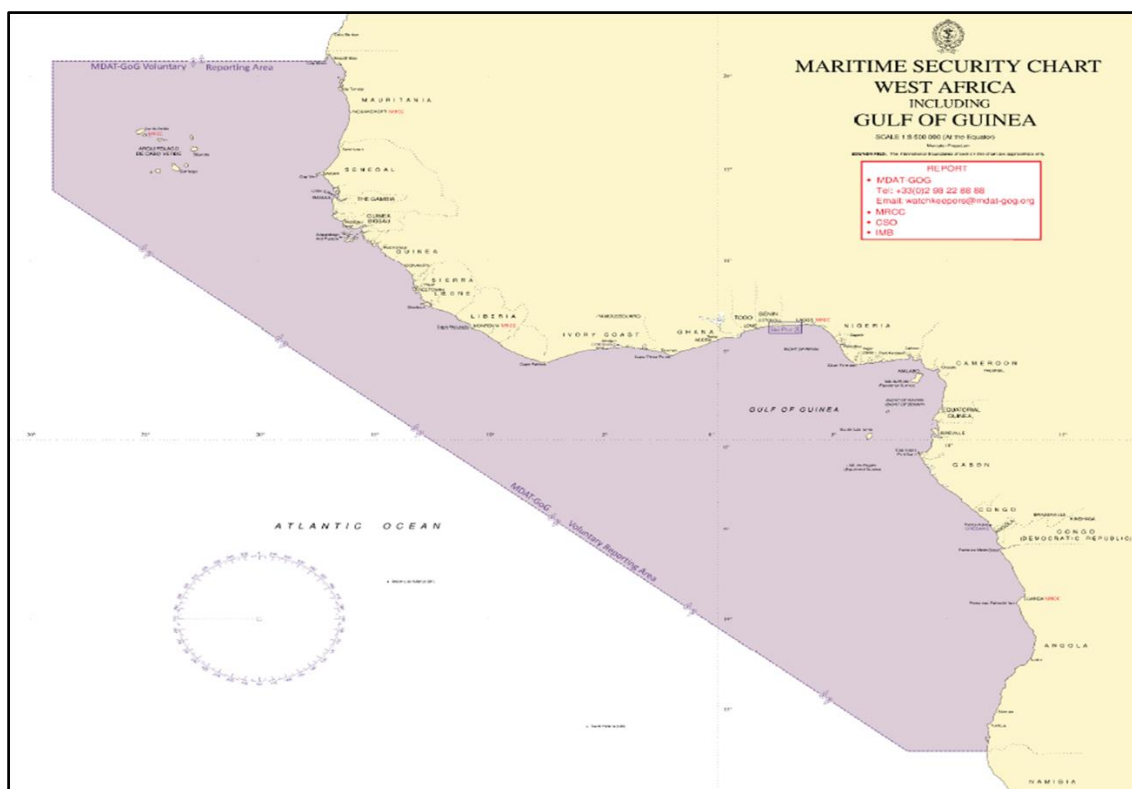


Figura 7 - Voluntary Reporting Area do Golfo da Guiné

Fonte: Adaptado a partir de *United Kingdom Hydrographic Office* (2019).

O MDAT-GoG é uma iniciativa bilateral da Marinha inglesa e da Marinha francesa. Tendo o objetivo de incrementar capacidade de resposta a incidentes de pirataria marítima/AAM na região do GdG, funciona em estreita ligação com armadores, navios e centros de operações marítimas desta região. Para este efeito foram edificados, em 20 de junho de 2016, os dois centros MDAT-GoG. Operando remotamente a partir de Portsmouth-Reino Unido e de Brest-França, estes centros atuam com recurso a capacidades de comando, controlo e comunicações.

A VRA, definida pelo MDAT-GoG, é amplamente reconhecida pela comunidade marítima, mas também por organismos internacionais como a IMO (2017, p. 2).



## Apêndice B - Modelo de Análise

Quadro 2 - Modelo de Análise

| TEMA  | Best Management Practices (BMP) West Africa, no contexto securitário marítimo no Golfo da Guiné.   |   |                          |  |
|---|--|---|--------------------------|--|
| OBJETIVO GERAL  | Avaliar o BMP WA, no contexto de evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné.  |   |                          |  |
| OBJETIVOS ESPECÍFICOS   | QUESTÃO CENTRAL  | Como é avaliado o BMP WA, no contexto de evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné? |                          |  |
|   | QUESTÕES DERIVADAS   | CONCEITOS   | DIMENSÃO                 | INDICADORES  |
| <b>OE 1</b><br>Identificar os fatores associados à proliferação do fenómeno de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné.                                | <b>QD 1</b><br>Quais são os fatores associados à proliferação do fenómeno de pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné?                             | Pirataria Marítima  | Geografia                | Distância entre pontos de projeção em terra e áreas de operação dos navios mercantes |
|   |  |   |                          | Intensidade do vento e de agitação marítima na VRA                                   |
|   |  |   | Capacidade de governação | Eficácia das molduras legais nacionais   |
|   |  |   |                          | Capacidade de vigilância e intervenção no mar  |
| <b>OE 2</b><br>Analisar a evolução de incidentes de pirataria marítima/AAM na <i>Voluntary Reporting Area</i> do Golfo da Guiné.                        | <b>QD 2</b><br>Como evoluíram os incidentes de pirataria marítima/AAM na <i>Voluntary Reporting Area</i> do Golfo da Guiné?                        | Assalto Armado no Mar (AAM)   | Variação                 | Índices de desenvolvimento socioeconómico (igualitário) e de serviços públicos       |
|   |  |   |                          | Incidência quantitativa  |
| <b>OE 3</b><br>Verificar o impacto do BMP WA na evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM na <i>Voluntary Reporting Area</i> do Golfo da Guiné. | <b>QD 3</b><br>Qual o impacto do BMP WA na evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM na <i>Voluntary Reporting Area</i> do Golfo da Guiné? | BMP WA  | Divulgação               | Taxa de sucesso dos incidentes de pirataria  |
| <b>OE 4</b><br>Formular contributos para o BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné.  | <b>QD 4</b><br>Como contribuir para o BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné?  |   | Medidas de mitigação     | Abrangência na divulgação das BMP WA 2020  |
|   |  |   |                          | Eficácia das medidas mitigadoras   |

Em complemento ao modelo de análise seguido na presente investigação, refira-se que a este está associada a uma abordagem ontológica objetivista. A posição epistemológica adotada é positivista, dado que o estudo realizado se baseia em factos concretos que servirão de base às leis (Santos et al., 2019, p. 17).



As técnicas de recolha variaram naturalmente de acordo com os OE a que se procurou corresponder. A análise documental foi utilizada no âmbito da consecução dos OE 1/3/4, sendo que no âmbito dos OE 2/3 foi utilizada a observação estruturada e não participante. As entrevistas semiestruturadas revelaram-se fundamentais para alcançar o OE 3.



## Apêndice C - Análise estatística da evolução dos incidentes de pirataria marítima/AAM na região do Golfo da Guiné

Quadro 3 - Número de incidentes de pirataria marítima/AAM ocorridos no Golfo da Guiné entre março e outubro (IMB, 2016, 2017a, 2018b, 2019c, 2020d)

|                        | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Média ( $\bar{I}$ ) | Somatório ( $\Sigma$ ) | D.média 2016 | D.média 2017 | D.média 2018 | D.média 2019 | D.média 2020 |
|------------------------|------|------|------|------|------|---------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| janeiro                |      |      |      |      |      |                     |                        |              |              |              |              |              |
| fevereiro              |      |      |      |      |      |                     |                        |              |              |              |              |              |
| março                  | 4    | 4    | 10   | 7    | 11   | 6,25                | 36                     | -2,25        | -2,25        | 3,75         | 0,75         | 4,75         |
| abril                  | 11   | 7    | 5    | 6    | 2    | 7,25                | 31                     | 3,75         | -0,25        | -2,25        | -1,25        | -5,25        |
| maio                   | 5    | 3    | 7    | 6    | 5    | 5,25                | 26                     | -0,25        | -2,25        | 1,75         | 0,75         | -0,25        |
| junho                  | 1    | 1    | 4    | 1    | 3    | 1,75                | 10                     | -0,75        | -0,75        | 2,25         | -0,75        | 1,25         |
| julho                  | 9    | 3    | 5    | 6    | 3    | 5,75                | 26                     | 3,25         | -2,75        | -0,75        | 0,25         | -2,75        |
| agosto                 | 5    | 3    | 0    | 5    | 3    | 3,25                | 16                     | 1,75         | -0,25        | -3,25        | 1,75         | -0,25        |
| setembro               | 4    | 3    | 6    | 4    | 1    | 4,25                | 18                     | -0,25        | -1,25        | 1,75         | -0,25        | -3,25        |
| outubro                | 1    | 3    | 10   | 5    | 9    | 4,75                | 28                     | -3,75        | -1,75        | 5,25         | 0,25         | 4,25         |
| novembro               |      |      |      |      |      |                     |                        |              |              |              |              |              |
| dezembro               |      |      |      |      |      |                     |                        |              |              |              |              |              |
| Somatório ( $\Sigma$ ) | 40   | 27   | 47   | 40   | 37   | 38,50               | 230                    |              |              |              |              |              |
| Média ( $\bar{I}$ )    | 5,00 | 3,38 | 5,88 | 5,00 | 4,63 | 4,81                |                        | 0,19         | -1,44        | 1,06         | 0,19         | -0,19        |

Variação do D.média (2017 para 2018)  $\rightarrow 2,5$

Variação do D.média (2018 para 2019)  $\rightarrow -0,87$

Variação do D.média (2019 para 2020)  $\rightarrow -0,25$

Após calcular média mensal dos incidentes, foi calculado o desvio face à média (D.média) dos incidentes ocorridos em cada mês dos anos de 2016 a 2020 (assinalado a cor de laranja). Assim, observando a média consolidada dos desvios em cada ano (assinalado a cor de laranja, no canto inferior direito da figura), verifica-se que no ano de 2020 o número de incidentes foi inferior à média 2016-2019 (quantificado através do D.média=-0,19). Refira-se, ademais, que a tendência para a diminuição dos incidentes remonta a 2019 (assinalado a verde), tendo sido inclusivamente no biénio 2018-2019 que se verificou a maior variação da média dos desvios (-0,87).



**Quadro 4 - Taxa de sucesso e de insucesso dos incidentes de pirataria marítima/AAM ocorridos no Golfo da Guiné (IMB, 2016, 2017a, 2018b, 2019c, 2020d)**

|           | 2016    |           |       |        |    | 2017    |           |       |        |    | 2018    |           |       |        |    | 2019    |           |       |        |    | 2020    |           |       |        |     | II      |           |       |        |      | Σ   |       |       |
|-----------|---------|-----------|-------|--------|----|---------|-----------|-------|--------|----|---------|-----------|-------|--------|----|---------|-----------|-------|--------|----|---------|-----------|-------|--------|-----|---------|-----------|-------|--------|------|-----|-------|-------|
|           | Sucesso | Insucesso |       |        |    | Sucesso | Insucesso |       |        |    | Sucesso | Insucesso |       |        |    | Sucesso | Insucesso |       |        |    | Sucesso | Insucesso |       |        |     | Sucesso | Insucesso |       |        |      |     |       |       |
|           |         | Plan.     | Prot. | Reação | Σ  |         | Plan.     | Prot. | Reação | Σ  |         | Plan.     | Prot. | Reação | Σ  |         | Plan.     | Prot. | Reação | Σ  |         | Plan.     | Prot. | Reação | Σ   |         | Plan.     | Prot. | Reação | Σ    |     | Plan. | Prot. |
| março     | 2       | /         | 1     | 1      | 2  | 1       | /         | 1     | 2      | 3  | 4       | /         | 5     | 1      | 6  | 5       | /         | 1     | 1      | 2  | 6       | /         |       | 5      | 5   | 3,0     | /         | 2,0   | 1,3    | 3,25 | 49  |       |       |
| abril     | 4       |           | 5     | 2      | 7  | 3       |           | 1     | 3      | 4  | 4       |           | 1     | 1      | 1  | 3       |           | 1     | 1      | 2  | 2       |           |       | 0      | 3,5 | 1,8     |           | 1,8   | 3,5    | 44   |     |       |       |
| maio      |         |           | 4     | 1      | 5  | 2       |           | 1     |        | 1  | 1       |           |       | 6      | 6  | 4       |           | 1     | 2      | 3  | 4       |           |       | 1      | 1   | 1,8     |           | 1,5   | 2,3    | 3,75 | 42  |       |       |
| junho     | 1       |           |       |        | 0  |         |           |       | 1      | 1  | 3       |           |       | 1      | 1  |         |           | 1     |        | 1  | 3       |           |       |        | 0   | 1,0     |           | 0,3   | 0,5    | 0,75 | 13  |       |       |
| julho     | 6       |           |       | 1      | 2  | 3       |           | 2     |        | 1  | 1       |           | 2     |        | 5  | 5       |           | 4     |        | 2  | 2       |           | 3     |        | 0   | 3,0     |           | 0,5   | 2,5    | 3    | 39  |       |       |
| agosto    | 3       |           |       |        | 2  | 2       |           | 2     |        |    | 1       |           | 1     |        |    |         |           | 0     | 3      |    | 2       |           | 2     | 2      |     | 1       |           | 1     | 2,0    | 0,0  | 1,3 | 1,25  | 21    |
| setembro  | 3       |           |       | 1      |    | 1       |           | 2     |        |    | 1       |           | 1     | 3      |    | 1       |           | 2     | 3      | 4  |         |           |       | 0      | 1   |         |           | 0     | 3,0    | 0,5  | 0,8 | 1,25  | 23    |
| outubro   |         |           |       | 1      |    | 1       |           | 1     |        | 1  | 1       |           | 2     | 6      |    |         |           | 3     | 3      | 5  |         |           |       | 1      | 1   | 5       |           |       | 1      | 3    | 4   | 3,0   | 0,5   |
| Σ         | 19      | 0         | 13    | 8      | 21 | 13      | 0         | 5     | 10     | 15 | 21      | 0         | 6     | 19     | 25 | 28      | 0         | 4     | 9      | 13 | 26      | 0         | 1     | 10     | 11  | 20,3    | 0,0       | 7,0   | 11,5   | 19   | 266 |       |       |
| Σ (total) | 40      |           |       |        |    | 28      |           |       |        |    | 46      |           |       |        |    | 41      |           |       |        |    | 37      |           |       |        |     | 39      |           |       |        |      | 231 |       |       |
| Taxa (%)  | 47,5%   | 52,5%     |       |        |    | 46,4%   | 53,6%     |       |        |    | 45,7%   | 54,3%     |       |        |    | 68,3%   | 31,7%     |       |        |    | 70,3%   | 29,7%     |       |        |     | 52,3%   | 47,7%     |       |        |      |     |       |       |
| Somatório | 19      | 21        |       |        |    | 13      | 15        |       |        |    | 21      | 25        |       |        |    | 28      | 13        |       |        |    | 26      | 11        |       |        |     | 20      | 19        |       |        |      |     |       |       |

Após contabilizado o número de incidentes com sucesso (em que os piratas conseguiram retirar benefícios materiais da abordagem efetuada, através do roubo de bens e/ou rapto de pessoas) e insucesso (em que os piratas não conseguiram retirar benefícios materiais da abordagem efetuada), foi possível elaborar o Quadro 4.

Discriminando os fatores de insucesso dos ataques<sup>11</sup>, é de referir que as medidas de proteção repeliram um número considerável de ataques (13) em 2016, tendo diminuído bastante o número de ataques impedidos nos anos subsequentes, e em particular em 2020, ano em que há registo de apenas um ataque repellido através deste tipo de medidas. A partir dos relatórios anuais do IMB (2016, 2017a, 2018c, 2019d, 2020e) constata-se que a medida de proteção que mais contribuiu para a disrupção de ataques foi a presença e atuação de equipas de segurança a bordo dos navios (assegurando 38% das disrupções dos ataques por proteção).

Relativamente às medidas de reação a ataques pirata, regista-se um número elevado de ataques repellidos em 2018, assinalando-se nos anos anteriores e posteriores cerca de nove ataques por ano impedidos por este tipo de medida (em 2020 registou-se dez ataques repellidos por medidas

<sup>11</sup> Os fatores de insucesso dos ataques pirata podem ser associados ao tipo de medidas, constantes no BMP WA, que impediram que estes alcançassem os seus objetivos. Estas medidas podem ser de três tipos distintos (ICC et al., 2020, p. 3): medidas de planeamento de viagem (Plan.), medidas de proteção dos navios (Prot.) ou de reação a ataque pirata (Reação).



de reação). Paralelamente, é possível verificar, que o governo evasivo e a pronta reação das tripulações foram as medidas de reação que mais ataques impediram (41%).

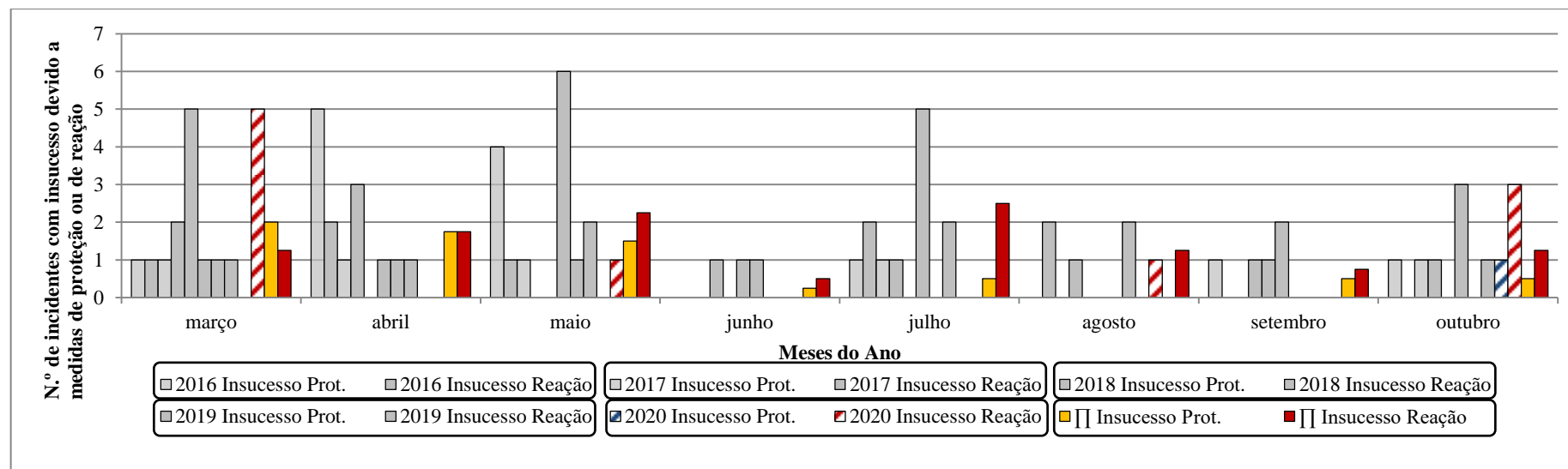


Gráfico 4 - Número de incidentes de pirataria marítima/AAM repelidos através de medidas de proteção e de reação dos navios no Golfo da Guiné (IMB, 2016, 2017a, 2018b, 2019c, 2020d)

Relativamente ao motivo do insucesso dos ataques de pirataria/AAM (refletindo a eficácia das medidas de proteção e de reação constantes nas BMP WA), não se conclui qualquer relação entre este insucesso e o mês do ano, conforme ilustrado no Gráfico 4.





## Apêndice D - Critérios de seleção dos entrevistados. Codificação e análise de conteúdo

### 1. Critério de seleção dos entrevistados

A especificidade do tema determinou a definição de três requisitos para a seleção dos entrevistados: i) ter navegado recentemente (i.e., desde março a outubro de 2020) no GdG; ii) ter um nível elevado de experiência de navegação nesta área geográfica; e iii) ter experiência de navegação no GdG a desempenhar funções de Capitão de navio mercante.

O número de entrevistados pretende assegurar heterogeneidade de respostas, perante problemáticas comuns. Os requisitos de seleção visam garantir que os entrevistados testemunharam pessoalmente, no GdG, os efeitos potencialmente causados pela promulgação do BMP WA. Estes requisitos têm também o objetivo de garantir que os entrevistados apresentam uma perspetiva profissional alargada acerca da operação dos navios mercantes, incluindo de fatores tais como a geografia diferenciada, a segurança e a componente comercial.

As entrevistas foram realizadas em português, e no caso dos três dos entrevistados que não falavam este idioma, estas foram efetuadas em inglês. Dado que os Capitães se encontravam a bordo dos navios e a navegar, as entrevistas foram efetuadas por videoconferência através da plataforma WhatsApp.

Para a concretização das entrevistas revelou-se importante salvaguardar a identidade dos entrevistados. Assim, e de acordo com o preconizado por Chatham House (2020), foi considerado efetuar esta ressalva. Desde logo porque três deles o solicitaram no início da entrevista, mas também como forma de possibilitar que estes apresentassem as suas respostas da forma mais espontânea e objetiva possível.

Tabela 1 - Detalhes de execução das entrevistas

| Entrevistado | Função                    | Data                   | Meio                        |
|--------------|---------------------------|------------------------|-----------------------------|
| V. Z.        | Capitão de navio mercante | 2 de dezembro de 2020  | WhatsApp (videoconferência) |
| D. P.        | Capitão de navio mercante | 10 de dezembro de 2020 | WhatsApp (videoconferência) |
| F. B.        | Capitão de navio mercante | 16 de dezembro de 2020 | WhatsApp (videoconferência) |
| G. C.        | Capitão de navio mercante | 4 de dezembro de 2020  | WhatsApp (videoconferência) |
| J. C.        | Capitão de navio mercante | 1 de dezembro de 2020  | WhatsApp (videoconferência) |



## 2. Codificação - Associação da problemática, pergunta e segmentos de resposta

Quadro 5 - Codificação de entrevistas

| Problemática   | Pergunta   | Segmento de Resposta  |
|--|--|---|
| A<br><br>O decréscimo do número de incidentes de pirataria marítima/AAM, em 2020, e a eficácia das medidas de planeamento de viagem publicadas nas BMP WA. | <b><u>Pergunta 1</u></b><br>Como teve conhecimento da publicação das <i>Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers 2018/Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea region 2018</i> e do conteúdo destes documentos? | <b>A.1.1</b> - Não tive conhecimento da publicação destes documentos.<br><b>A.1.2</b> - Através do armador.<br><b>A.1.3</b> - Através da empresa de seguros.<br><b>A.1.4</b> - Através de <i>websites</i> diretamente ou indiretamente relacionados com a atividade de comércio marítimo.<br><b>A.1.5</b> - Através de elementos da tripulação do próprio navio ou de outros navios.<br><b>A.1.6</b> - Outro tipo de fonte.   |
|  | <b><u>Pergunta 2</u></b><br>Quando teve conhecimento da publicação dos documentos referidos na pergunta anterior?  | <b>A.2.1</b> - Não tive conhecimento da publicação destes documentos.<br><b>A.2.2</b> - Até um mês após a sua publicação.<br><b>A.2.3</b> - Até três meses após a sua publicação.<br><b>A.2.4</b> - Até seis meses após a sua publicação.<br><b>A.2.5</b> - Até um ano após a sua publicação.   |
|  | <b><u>Pergunta 3</u></b><br>Como teve conhecimento da promulgação das <i>Best Management Practices West Africa 2020</i> e do conteúdo deste documento?   | <b>A.3.1</b> - Não tive conhecimento da publicação deste documento.<br><b>A.3.2</b> - Através do armador.<br><b>A.3.3</b> - Através da empresa de seguros.<br><b>A.3.4</b> - Através de <i>websites</i> diretamente ou indiretamente relacionados com a atividade de comércio marítimo.<br><b>A.3.5</b> - Através de elementos da tripulação do próprio navio ou de outros navios.<br><b>A.3.6</b> - Outro tipo de fonte.   |
|  | <b><u>Pergunta 4</u></b><br>Quando teve conhecimento da publicação do documento referido na pergunta anterior?   | <b>A.4.1</b> - Não tive conhecimento da publicação destes documentos.<br><b>A.4.2</b> - Até um mês após a sua publicação.<br><b>A.4.3</b> - Até três meses após a sua publicação.<br><b>A.4.4</b> - Até seis meses após a sua publicação.<br><b>A.4.5</b> - Até um ano após a sua publicação.   |
|  | <b><u>Pergunta 5</u></b><br>Em que medida a publicação das BMP WA 2020 veio alterar as medidas de planeamento de viagem já implementadas a bordo, decorrentes da publicação dos documentos de 2018?  | <b>A.5.1</b> - A publicação das BMP WA não veio alterar as medidas de planeamento de viagem já implementadas, e que advêm da publicação dos documentos de 2018.<br><b>A.5.2</b> - A publicação das BMP WA veio alterar de forma não significativa as medidas de planeamento de viagem já implementadas, e que advêm da publicação dos documentos de 2018.<br><b>A.5.3</b> - A promulgação das BMP WA veio alterar de forma significativa as medidas de planeamento de viagem já implementadas, e que advêm da publicação dos documentos de 2018, sem redução significativa do n.º de ataques sofridos.<br><b>A.5.4</b> - A promulgação das BMP WA veio alterar de forma significativa as medidas de planeamento de viagem já implementadas, e |



| Problemática   | Pergunta  | Segmento de Resposta  |
|--|---|---|
|  |   | que advêm da publicação dos documentos de 2018, com redução significativa do n.º de ataques sofridos.   |
|  | <p><b><u>Pergunta 6</u></b></p> <p>Como classifica a eficácia das medidas de planeamento que constam das BMP WA 2020, na medida do seu contributo para evitar ataques de pirataria no Golfo da Guiné?</p>   | <p><b>A.6.1</b> - Considero que estas medidas contribuem decisivamente para evitar ataques de pirataria.</p> <p><b>A.6.2</b> - Considero que estas medidas contribuem para o evitar ataques de pirataria.</p> <p><b>A.6.3</b> - Considero que estas medidas contribuem de forma modesta para evitar ataques de pirataria.</p> <p><b>A.6.4</b> - Considero que estas medidas não contribuem para evitar ataques de pirataria.</p>  |
|  | <p><b><u>Pergunta 7</u></b></p> <p>Em que medida as recomendações de planeamento de viagem que constam das BMP WA 2020 são implementáveis a bordo do navio?</p>   | <p><b>A.7.1</b> - São integralmente implementáveis, sem inconvenientes.</p> <p><b>A.7.2</b> - São implementáveis com restrições/inconvenientes associadas ao navio.</p> <p><b>A.7.3</b> - São implementáveis com restrições/inconvenientes associadas ao armador.</p> <p><b>A.7.4</b> - São implementáveis com restrições/inconvenientes de outro tipo.</p>   |
| <p><b>B</b></p> <p>O aumento da taxa de sucesso dos ataques pirata, em 2019 e 2020, e a eficácia das medidas de proteção e de reação dos navios publicadas nas BMP WA.</p> | <p><b><u>Pergunta 1</u></b></p> <p>Como classifica, quanto à eficácia, as medidas de proteção constantes nas BMP WA 2020?</p>   | <p><b>B.1.1</b> - Considero que são eficazes e fáceis de implementar.</p> <p><b>B.1.2</b> - Considero que são eficazes mas difíceis de implementar.</p> <p><b>B.1.3</b> - Considero que são eficazes mas necessitam de ser complementadas com outro tipo de medidas.</p> <p><b>B.1.4</b> - Considero que são eficazes, carecendo, no entanto, de algumas melhorias qualitativas/quantitativas.</p> <p><b>B.1.5</b> - Considero que não são eficazes, carecendo de bastantes melhorias qualitativas/quantitativas.</p> |
|  | <p><b><u>Pergunta 2</u></b></p> <p>Como classifica, quanto à eficácia, as medidas de reação constantes nas BMP WA 2020?</p>   | <p><b>B.2.1</b> - Considero que são eficazes e fáceis de implementar.</p> <p><b>B.2.2</b> - Considero que são eficazes mas difíceis de implementar.</p> <p><b>B.2.3</b> - Considero que são eficazes mas necessitam de ser complementadas com outro tipo de medidas.</p> <p><b>B.2.4</b> - Considero que são eficazes, carecendo, no entanto, de algumas melhorias qualitativas/quantitativas.</p> <p><b>B.2.5</b> - Considero que não são eficazes, carecendo de bastantes melhorias qualitativas/quantitativas.</p> |
|  | <p><b><u>Pergunta 3</u></b></p> <p>Como classifica, quanto à eficácia, as medidas de proteção e de reação constantes no <i>Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers 2018/Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea region 2018</i>?</p> | <p><b>B.3.1</b> - Considero que são eficazes e fáceis de implementar.</p> <p><b>B.3.2</b> - Considero que são eficazes mas difíceis de implementar.</p> <p><b>B.3.3</b> - Considero que são eficazes mas necessitam de ser complementadas com outro tipo de medidas.</p> <p><b>B.3.4</b> - Considero que são eficazes, carecendo, no entanto, de algumas melhorias</p>  |



| Problemática   | Pergunta   | Segmento de Resposta   |
|--|--|--|
|  |  | qualitativas/quantitativas.<br><b>B.3.5</b> - Considero que não são eficazes, carecendo de bastantes melhorias qualitativas/quantitativas.   |
|  | <b><u>Pergunta 4</u></b><br>No período decorrido desde 2018 e até à atualidade, no Golfo da Guiné, considera que o <i>modus operandi</i> dos piratas mudou significativamente nas fases de abordagem e ataque? | <b>B.4.1</b> - Considero que o <i>modus operandi</i> não se alterou.<br><b>B.4.2</b> - Considero que o <i>modus operandi</i> se alterou de forma não significativa, pelo que as medidas constantes nos documentos publicados em 2018 e 2020 se mantêm válidas.<br><b>B.4.3</b> - Considero que o <i>modus operandi</i> se alterou de forma significativa, pelo que as medidas constantes nos documentos publicados em 2018 e 2020 devem ser revistas.<br><b>B.4.4</b> - Considero que o <i>modus operandi</i> se alterou de forma muito significativa, pelo que as medidas constantes nos documentos publicados em 2018 e 2020 devem ser revistas. |
| C<br><br>Avaliação das BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné. | <b><u>Pergunta 1</u></b><br>Tendo sido publicadas em março de 2020, considera que, até outubro, decorreu um período de tempo razoável e que permite que este documento produzisse os efeitos a que se propõe?  | <b>C.1.1</b> - Considero que sim, dado a experiência adquirida nesta problemática, pela comunidade marítima.<br><b>C.1.2</b> - Considero que sim, com as reservas de considerar adequado aguardar até ao fim de 2021 para assumir que o conteúdo do documento se encontra implementado na íntegra.<br><b>C.1.3</b> - Considero que não, dado o extenso conteúdo do documento.<br><b>C.1.4</b> - Considero que não, dada a complexidade do documento.   |
|  | <b><u>Pergunta 2</u></b><br>Que contributos/melhorias é possível acrescentar às BMP WA?  | <b>C.2.1</b> - Não tenho quaisquer contributos ao documento.<br><b>C.2.2</b> - As BMP WA não carecem de melhorias.<br><b>C.2.3</b> - As BMP WA carecem de melhorias ao nível qualitativo.<br><b>C.2.4</b> - As BMP WA carecem de melhorias ao nível quantitativo.<br><b>C.2.5</b> - As BMP WA carecem de melhorias ao nível da aplicabilidade a bordo.   |



| Problemática | Pergunta  | Segmento de Resposta   |
|--------------|---|--|
|              | <b><u>Pergunta 3</u></b><br>De que forma considera que iniciativas como a publicação do tipo das BMP WA têm capacidade para produzir resultados significativos no contexto securitário marítimo do Golfo da Guiné, e em particular no que concerne à pirataria? | <b>C.3.1</b> - Considero que este tipo de iniciativas tem capacidade para produzir resultados decisivos.<br><b>C.3.2</b> - Considero que este tipo de iniciativas tem capacidade para contribuir para a produção de resultados decisivos.<br><b>C.3.3</b> - Considero que este tipo de iniciativas tem capacidade para mitigar ameaças.<br><b>C.3.4</b> - Considero que este tipo de iniciativas apenas poderá conter, parcialmente, a problemática em questão.<br><b>C.3.5</b> - Considero que este tipo de iniciativas não tem capacidade para produzir resultados significativos.   |
|              | <b><u>Pergunta 4</u></b><br>Qual considera ser a melhor solução para dar resposta à problemática da pirataria no Golfo da Guiné?  | <b>C.4.1</b> - Considero que a melhor solução é uma resposta da comunidade internacional (Nações Unidas, União Europeia, NATO, etc.).<br><b>C.4.2</b> - Considero que a melhor solução será uma iniciativa conjunta, governamental e não governamental no Golfo da Guiné, implementando medidas em terra e no mar.<br><b>C.4.3</b> - Considero que a melhor solução será uma iniciativa dos Estados do Golfo da Guiné, implementando medidas em terra e no mar.<br><b>C.4.4</b> - Considero que a melhor solução será a promulgação de documentos semelhantes às BMP WA.   |
|              | <b><u>Pergunta 5</u></b><br>Quais as entidades que considera poderem contribuir para a resolução da problemática da ausência de reportes dos ataques de pirataria no Golfo da Guiné?  | <b>C.5.1</b> - Considero que a problemática do reporte de ataques pirata/AAM diz respeito aos armadores e ao próprios navios.<br><b>C.5.2</b> - Considero que a problemática do reporte de ataques pirata/AAM diz respeito aos Estados costeiros e aos Estados bandeira.<br><b>C.5.3</b> - Considero que a problemática do reporte de ataques pirata/AAM diz respeito às organizações internacionais.<br><b>C.5.4</b> - Considero que a problemática do reporte de ataques pirata/AAM diz respeito à globalidade da comunidade marítima.<br><b>C.5.5</b> - Considero que a problemática do reporte de ataques pirata/AAM diz respeito a outros organismos. |



### 3. Análise de conteúdo - Excertos e segmentos de resposta

#### 3.1 O decréscimo do número de incidentes de pirataria marítima/AAM, em 2020, e a eficácia das medidas de planeamento de viagem publicadas no BMP WA

| Entrevistado          | Excerto da Resposta  | Segmento       |
|-----------------------|--|----------------|
| <b>Pergunta n.º 1</b> | Como teve conhecimento da publicação das <i>Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers 2018/Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea region 2018</i> e do conteúdo destes documentos? |                |
| 1                     | “Through the Company Security Officer and latter through maritime related websites.”   | A.1.2<br>A.1.4 |
| 2                     | “Through the shipowner, more specifically the Company Security Officer.”   | A.1.2          |
| 3                     | “Através do nosso armador, que nos envia toda a informação importante. (...) e também através do nosso Piloto, que também acompanha o desenvolvimento da documentação importante para nós (...)”.  | A.1.2<br>A.1.5 |
| 4                     | “Our shipowner updates and sends to ships the technical and operational documents in a permanently updated manner. But I knew that the document was about to be published thought friends who work in shipping as well.”   | A.1.2<br>A.1.5 |
| 5                     | “Toda a documentação que precisamos é enviada pelo armador.”   | A.1.2          |

| Entrevistado          | Excerto da Resposta  | Segmento       |
|-----------------------|--|----------------|
| <b>Pergunta n.º 2</b> | Quando teve conhecimento da publicação dos documentos referidos na pergunta anterior?  |                |
| 1                     | “Our shipowner ensures the dissemination of important documents to all ships under his responsibility. A great deal of importance is given to this process and the documents were distributed to me immediately after their official publication.” | A.2.2          |
| 2                     | “The work of the shipowner includes keeping all ships up-to-date with legislation and other important documents as soon as they are published.”  | A.2.2          |
| 3                     | “O armador envia todos os documentos que nos sejam importantes no mais curto espaço de tempo possível. Do que me recorde, terá sido até 1 ou 3 meses após a sua publicação.”   | A.2.2<br>A.2.3 |
| 4                     | “Right after its publication.”   | A.2.2          |
| 5                     | “O armador envia toda a documentação logo que esta seja promulgada. (...) O documento chegou a bordo entre 1 a 3 meses. ”  | A.2.2<br>A.2.3 |

| Entrevistado          | Excerto da Resposta  | Segmento       |
|-----------------------|--|----------------|
| <b>Pergunta n.º 3</b> | Como teve conhecimento da promulgação das <i>Best Management Practices West Africa 2020</i> e do conteúdo deste documento? |                |
| 1                     | “As answered in question 1.”   | A.3.2<br>A.3.4 |
| 2                     | “Through the Company Security Officer.”  | A.3.2          |
| 3                     | “Conforme respondido na Pergunta 1”  | A.3.2<br>A.3.5 |
| 4                     | “Through the sources indicated in question 1.”   | A.3.2<br>A.3.5 |
| 5                     | “Toda a documentação que precisamos é enviada pelo armador.”   | A.3.2          |

| Entrevistado          | Excerto da Resposta   | Segmento       |
|-----------------------|---|----------------|
| <b>Pergunta n.º 4</b> | Quando teve conhecimento da publicação dos documentos referidos na pergunta anterior? |                |
| 1                     | “As answered in question 2.”  | A.4.2          |
| 2                     | “As answered in question 2.”  | A.4.2          |
| 3                     | “Do que me recorde, terá sido também até 1 ou 3 meses após a sua publicação.”         | A.4.2<br>A.4.3 |
| 4                     | “Right after its publication.”  | A.4.2          |





| Entrevistado          | Excerto da Resposta  | Segmento       |
|-----------------------|--|----------------|
| <b>Pergunta n.º 4</b> | Quando teve conhecimento da publicação dos documentos referidos na pergunta anterior?  |                |
| 5                     | “Aplica-se o que afirmei relativamente aos documentos de 2018, entre 1 a 3 meses.”   | A.4.2<br>A.4.3 |
| <b>Pergunta n.º 5</b> | Em que medida a publicação das BMP WA 2020 veio alterar as medidas de planeamento de viagem já implementadas a bordo, decorrentes da publicação dos documentos de 2018?                          |                |
| 1                     | “Most of the planning measures were already in place and were already part of our procedures. A few changes were perhaps the updating of official points of contact in the Gulf of Guinea area.” | A.5.1<br>A.5.2 |
| 2                     | As I recall, it has not changed any, or virtually no, measures previously implemented on board.”   | A.5.1<br>A.5.2 |
| 3                     | “Os procedimentos são quase todos similares aos publicados em 2018, pelo que não alteramos, de forma significativa, as nossas medidas.”  | A.5.1<br>A.5.2 |
| 4                     | “They did not changed the measures already implemented onboard.”   | A.5.1          |
| 5                     | “Do que me recordo, não alterou nada pois nós já cumpríamos todos os procedimentos relevantes neste aspeto.”   | A.5.1          |

| Entrevistado          | Excerto da Resposta  | Segmento       |
|-----------------------|--|----------------|
| <b>Pergunta n.º 6</b> | Como classifica a eficácia das medidas de planeamento que constam das BMP WA 2020, na medida do seu contributo para evitar ataques de pirataria no Golfo da Guiné? |                |
| 1                     | “They are very effective, and very important for avoiding contact with pirates.”   | A.6.1          |
| 2                     | “I believe they are very useful and effective.”  | A.6.1          |
| 3                     | “As medidas contribuem para evitar ataques pirata, podendo mesmo fazer a diferença para a segurança do navio e tripulação.”  | A.6.1<br>A.6.2 |
| 4                     | “These measures contribute significantly to prevent attacks.”  | A.6.2          |
| 5                     | “Considerando as medidas dos documentos de 2020 e 2018, e dada a minha experiência no Golfo da Guiné, poderei dizer que serão bastante eficazes.”                  | A.6.1          |

| Entrevistado          | Excerto da Resposta   | Segmento       |
|-----------------------|---|----------------|
| <b>Pergunta n.º 7</b> | Em que medida as recomendações de planeamento de viagem que constam das BMP WA 2020 são implementáveis a bordo do navio?  |                |
| 1                     | “As I said at the beginning, the recommendations are part of our work routine and are as implementable as all the routines we perform.”                             | A.7.1          |
| 2                     | “They are 100% implementable.”  | A.7.1          |
| 3                     | “Dado que se trata da segurança do navio, são necessariamente implementáveis na sua totalidade, e fazem parte do nosso trabalho.”                                   | A.7.1          |
| 4                     | “As they concern the safety of the ship, I have to say that they are implementable as they are very important to us.”   | A.7.1          |
| 5                     | “Apesar de fazerem com que o navio percorra distâncias superiores, com o custo que isso acarreta, são implementáveis e fazem parte daquilo que é o nosso trabalho.” | A.7.1<br>A.7.3 |

### 3.2 O aumento da taxa de sucesso dos ataques pirata, em 2019 e 2020, e a eficácia das medidas de proteção e de reação dos navios publicadas no BMP WA

| Entrevistado          | Excerto da Resposta  | Segmento       |
|-----------------------|--|----------------|
| <b>Pergunta n.º 1</b> | Como classifica, quanto à eficácia, as medidas de proteção constantes nas BMP WA 2020?   |                |
| 1                     | “The implementation of these measures started some time ago and was initiated by the shipowner. They are effective and easy to do, but in my opinion, the only way to make sure that pirates cannot get on board is to have a security team on board.” | B.1.1<br>B.1.3 |
| 2                     | “I would say that they are effective, but not so easy to put in place considering that the whole structure from the shipowner to the crew members is aware of their importance.”   | B.1.2          |
| 3                     | “Em minha opinião são eficazes, mas têm complexidade na sua implementação pelo investimento a que obrigam.”  | B.1.2          |



| Entrevistado          | Excerto da Resposta   | Segmento       |
|-----------------------|---|----------------|
| <b>Pergunta n.º 1</b> | Como classifica, quanto à eficácia, as medidas de proteção constantes nas BMP WA 2020?  |                |
| 4                     | "They are effective and easy to understand. Therefore, since they also concern security, I would say that they are as easy to implement as any other measures." | B.1.1          |
| 5                     | "Diria que são eficazes, partindo do pressuposto que a tripulação está treinada e que as medidas de proteção são complementadas com outro tipo de medidas"      | B.1.2<br>B.1.3 |

| Entrevistado          | Excerto da Resposta  | Segmento       |
|-----------------------|--|----------------|
| <b>Pergunta n.º 2</b> | Como classifica, quanto à eficácia, as medidas de reação constantes nas BMP WA 2020?   |                |
| 1                     | "They are effective, provided that the crew is well trained for their execution. I also stand by what I said about the security teams on board." | B.2.2<br>B.2.3 |
| 2                     | "They are effective for most ships, although they need to be adapted, for instance, for ships with lower speed/maneuverability."                 | B.2.4          |
| 3                     | "Em minha opinião são eficazes e bastante exequíveis."   | B.2.1          |
| 4                     | "As answered in question 1."   | B.2.1          |
| 5                     | "As answered in the last question."  | B.2.2<br>B.2.3 |

| Entrevistado          | Excerto da Resposta   | Segmento                |
|-----------------------|---|-------------------------|
| <b>Pergunta n.º 3</b> | Como classifica, quanto à eficácia, as medidas de proteção e de reação constantes no <i>Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers 2018/Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea region 2018</i> ? |                         |
| 1                     | "As I said, they are effective and easy to do, but the only way to make ensure that pirates do not get on board is to have a security team on board. Plus, they demand that the crew is well trained for them."   | B.3.1<br>B.3.2<br>B.3.3 |
| 2                     | "I believe that they are effective, although they need to be adapted, for specific ships."  | B.3.4                   |
| 3                     | "Em minha opinião são eficazes e exequíveis, desde que seja envolvida toda a tripulação."   | B.3.1<br>B.3.2          |
| 4                     | "From my point of view, they are quite effective."  | B.3.1                   |
| 5                     | "Reforço o que disse na pergunta 1, as medidas são eficazes, assumindo que a tripulação está treinada e que as medidas de proteção são complementadas com outro tipo de medidas."   | B.3.2<br>B.3.3          |

| Entrevistado          | Excerto da Resposta  | Segmento       |
|-----------------------|--|----------------|
| <b>Pergunta n.º 4</b> | No período decorrido desde 2018 e até à atualidade, no Golfo da Guiné, considera que o <i>modus operandi</i> dos piratas mudou significativamente nas fases de abordagem e ataque? |                |
| 1                     | "From my experience and from what I know, it has not changed significantly."   | B.4.1          |
| 2                     | "From what I know, it hasn't changed much, or nothing at all."   | B.4.1<br>B.4.2 |
| 3                     | "Do que tenho conhecimento, o modo como os piratas operam não mudou."  | B.4.1          |
| 4                     | "If their ways of operating in the Gulf of Guinea have changed, they did not changed very much."   | B.4.2          |
| 5                     | "Do que tenho conhecimento e da informação que recolhi junto do meu armador, não terá mudado."   | B.4.1          |

### 3.3 Avaliação do BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no GdG

| Entrevistado          | Excerto da Resposta   | Segmento       |
|-----------------------|---|----------------|
| <b>Pergunta n.º 1</b> | Tendo sido publicadas em março de 2020, considera que, até outubro, decorreu um período de tempo razoável e que permite que este documento produzisse os efeitos a que se propõe?                     |                |
| 1                     | "The general concepts in this document are not new, so I believe that enough time has passed for the document to produce its effect."   | C.1.1          |
| 2                     | "Given that many of the concepts in this document known to the public, and that the problem of piracy is also known globally, I would say yes."   | C.1.1          |
| 3                     | "Tendo em conta a presença de pirataria a nível global e a experiência da comunidade marítima, diria que sim. Embora seja natural que em 2021 a implementação deste documento esteja mais efetivada." | C.1.1<br>C.1.2 |





| Entrevistado          | Excerto da Resposta   | Segmento       |
|-----------------------|---|----------------|
| <b>Pergunta n.º 1</b> | Tendo sido publicadas em março de 2020, considera que, até outubro, decorreu um período de tempo razoável e que permite que este documento produzisse os efeitos a que se propõe?                             |                |
| 4                     | “Considering that the phenomenon of piracy in the Gulf of Guinea has existed for several years and that most vessels are already aware of the measures to be taken in this respect, I consider that it does.” | C.1.1          |
| 5                     | “Considerando a experiência da comunidade marítima a cerca da pirataria, em termos globais, penso que sim. Embora, logicamente, dentro de mais alguns meses os seus efeitos se sintam de forma mais clara.”   | C.1.1<br>C.1.2 |

| Entrevistado          | Excerto da Resposta   | Segmento       |
|-----------------------|---|----------------|
| <b>Pergunta n.º 2</b> | Que contributos/melhorias é possível acrescentar às BMP WA?   |                |
| 1                     | “Generally speaking, I have no contributions. Just to mention that we cannot always comply 100% with the recommended measures, such as distance to shore or outdoor lighting policy.” | C.2.1<br>C.2.3 |
| 2                     | “I think it is a well-structured and nicely done document, so I have no contributions.”   | C.2.1<br>C.2.2 |
| 3                     | “Não tenho contributos às BMP WA.”  | C.2.1          |
| 4                     | “The document was well elaborated, since it gathers the accumulated experience of several sectors of maritime activity, it does not seem to me to need much improvement.”             | C.2.2          |
| 5                     | “As medidas que estão nas BMP WA têm qualidade pelo que não tenho contributos.”   | C.2.2          |

| Entrevistado          | Excerto da Resposta   | Segmento       |
|-----------------------|---|----------------|
| <b>Pergunta n.º 3</b> | De que forma considera que iniciativas como a publicação do tipo das BMP WA têm capacidade para produzir resultados significativos no contexto securitário marítimo do Golfo da Guiné, e em particular no que concerne à pirataria? |                |
| 1                     | “These types of initiatives are useful for ships, but do not solve the problem at source, which are coastal states.”  | C.3.4          |
| 2                     | “These documents manage to alleviate the piracy problem by partially targeting the problem.”  | C.3.3<br>C.3.4 |
| 3                     | “Os resultados obtidos por este tipo de documentos serão sempre parciais no que diz respeito ao problema da pirataria.”   | C.3.4          |
| 4                     | “The results achieved by these documents will always be related to ship safety/security and not to the resolution of the problem itself.”   | C.3.3          |
| 5                     | “Estes documentos apenas têm capacidade para minorar a gravidade deste problema, e penso que não se destinam a resolver o problema como um todo.”   | C.3.4<br>C.3.5 |

| Entrevistado          | Excerto da Resposta   | Segmento       |
|-----------------------|---|----------------|
| <b>Pergunta n.º 4</b> | Qual considera ser a melhor solução para dar resposta à problemática da pirataria no Golfo da Guiné?  |                |
| 1                     | “Knowing that the need is to solve the problem at its origin - a shore, I believe that the best option is to take action with the support of the European Union or NATO.”   | C.4.1          |
| 2                     | “I believe that the best way to ensure the safety of ships in the Gulf of Guinea is for national or international organizations to have warships permanently present in this area.”   | C.4.1<br>C.4.2 |
| 3                     | “Julgo que a melhor solução deve ser encontrada pelos Estados do Golfo da Guiné, que são quem melhor conhece esta problemática.”  | C.4.3          |
| 4                     | “In short term, and in order to ensure the safety/security of the ships, the best solution will be to increase the number of security teams on board and have warships to do escorts. In order to solve the problem of piracy, the best solution will always be measures taken by the States of Gulf of Guinea, or international organizations” | C.4.1<br>C.4.3 |
| 5                     | “Penso que a única forma de assegurar a segurança dos navios é ter equipas de segurança embarcadas ou ter escoltas de navios de guerra no Golfo da Guiné. Assim, julgo que a solução passará pelo apoio da União Europeia.”   | C.4.1          |



| Entrevistado                    |   | Excerto da Resposta  | Segmento       |
|---------------------------------|---|--|----------------|
| <b>Pergunta</b><br><b>n.º 5</b> |   | Quais as entidades que considera poderem contribuir para a resolução da problemática da ausência de reportes dos ataques de pirataria no Golfo da Guiné? |                |
| 1                               | “It is a problem that concerns all of the maritime community, and has to be delt with by common agreement of all.”  |  | C.5.4          |
| 2                               | “It is a problem that concerns all maritime professionals and should therefore be solved by all maritime professionals, with the support of international organizations.” |  | C.5.3<br>C.5.4 |
| 3                               | “Percebo que esse problema seja uma realidade mas que deve ser resolvido, primeiro entre os navios e os seus armadores.”  |  | C.5.1          |
| 4                               | “I believe that this is a problem that can only be effectively solved by the world maritime community as a hole.”   |  | C.5.4          |
| 5                               | “É uma problemática de que não posso falar como prática própria, mas deve ser uma questão a ser resolvida por todas as entidades envolvidas.”                             |  | C.5.4          |



## Apêndice E - Análise de resultados

### 1. O decréscimo do número de incidentes de pirataria marítima/AAM, em 2020, e a eficácia das medidas de planeamento de viagem publicadas no BMP WA

Quadro 6 - O número de incidentes de pirataria marítima/AAM em 2020, e a eficácia das medidas de planeamento de viagem publicadas no BMP WA

| Segmentos das respostas  | Entrevistados |    |    |    |    | PCT  |
|--|---------------|----|----|----|----|------|
|  | E1            | E2 | E3 | E4 | E5 | (%)  |
| <b>Pergunta n.º 1 - Como teve conhecimento dos documentos publicados em 2018</b>   |               |    |    |    |    |      |
| A.1.1 - Não tive conhecimento da publicação destes documentos.   |               |    |    |    |    | 0%   |
| A.1.2 - Através do armador.  | X             | X  | X  | X  | X  | 100% |
| A.1.3 - Através da empresa de seguros.   |               |    |    |    |    | 0%   |
| A.1.4 - Através de <i>websites</i> diretamente ou indiretamente relacionados com a atividade de comércio marítimo.   | X             |    |    |    |    | 20%  |
| A.1.5 - Através de elementos da tripulação do próprio navio ou de outros navios.   |               |    | X  | X  |    | 40%  |
| A.1.6 - Outro tipo de fonte.   |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>Pergunta n.º 2 - Quando teve conhecimento dos documentos publicados em 2018</b>   |               |    |    |    |    |      |
| A.2.1 - Não tive conhecimento da publicação destes documentos.   |               |    |    |    |    | 0%   |
| A.2.2 - Até um mês após a sua publicação.  | X             | X  | X  | X  | X  | 100% |
| A.2.3 - Até três meses após a sua publicação.  |               |    | X  |    | X  | 40%  |
| A.2.4 - Até seis meses após a sua publicação.  |               |    |    |    |    | 0%   |
| A.2.5 - Até um ano após a sua publicação.  |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>Pergunta n.º 3 - Como teve conhecimento das BMP WA 2020</b>   |               |    |    |    |    |      |
| A.3.1 - Não tive conhecimento da publicação deste documento.   |               |    |    |    |    | 0%   |
| A.3.2 - Através do armador.  | X             | X  | X  | X  | X  | 100% |
| A.3.3 - Através da empresa de seguros.   |               |    |    |    |    | 0%   |
| A.3.4 - Através de <i>websites</i> diretamente ou indiretamente relacionados com a atividade de comércio marítimo.   | X             |    |    |    |    | 20%  |
| A.3.5 - Através de elementos da tripulação do próprio navio ou de outros navios.   |               |    | X  |    |    | 20%  |
| A.3.6 - Outro tipo de fonte.   |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>Pergunta n.º 4 - Quando teve conhecimento das BMP WA 2020</b>   |               |    |    |    |    |      |
| A.4.1 - Não tive conhecimento da publicação destes documentos.   |               |    |    |    |    | 0%   |
| A.4.2 - Até um mês após a sua publicação.  | X             | X  | X  | X  | X  | 100% |
| A.4.3 - Até três meses após a sua publicação.  |               |    | X  |    | X  | 40%  |
| A.4.4 - Até seis meses após a sua publicação.  |               |    |    |    |    | 0%   |
| A.4.5 - Até um ano após a sua publicação.  |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>Pergunta n.º 5 - BMP WA vs. documentos publicados em 2018 (planeamento de viagem)</b>   |               |    |    |    |    |      |
| A.5.1 - A publicação das BMP WA não veio alterar as medidas de planeamento de viagem já implementadas, e que advêm da publicação dos documentos de 2018.   | X             | X  |    | X  | X  | 80%  |
| A.5.2 - A publicação das BMP WA veio alterar de forma não significativa as medidas de planeamento de viagem já implementadas, e que advêm da publicação dos documentos de 2018.  | X             | X  | X  |    |    | 60%  |
| A.5.3 - A promulgação das BMP WA veio alterar de forma significativa as medidas de planeamento de viagem já implementadas, e que advêm da publicação dos documentos de 2018, sem redução significativa do n.º de ataques sofridos. |               |    |    |    |    | 0%   |
| A.5.4 - A promulgação das BMP WA veio alterar de forma significativa as medidas de planeamento de viagem já implementadas, e que advêm da publicação dos documentos de 2018, com redução significativa do n.º de ataques sofridos. |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>Pergunta n.º 6 - Eficácia das medidas de planeamento de viagem constantes nas BMP WA</b>  |               |    |    |    |    |      |



| Segmentos das respostas  | Entrevistados |    |    |    |    | PCT  |
|--|---------------|----|----|----|----|------|
|  | E1            | E2 | E3 | E4 | E5 | (%)  |
| <b>A.6.1</b> - Considero que estas medidas contribuem decisivamente para evitar ataques de pirataria.    | X             | X  | X  |    | X  | 80%  |
| <b>A.6.2</b> - Considero que estas medidas contribuem para o evitar ataques de pirataria.                |               |    | X  | X  |    | 40%  |
| <b>A.6.3</b> - Considero que estas medidas contribuem de forma modesta para evitar ataques de pirataria. |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>A.6.4</b> - Considero que estas medidas não contribuem para evitar ataques de pirataria.              |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>Pergunta n.º 7 - Implementação das medidas de planeamento de viagem constantes nas BMP WA</b>         |               |    |    |    |    |      |
| <b>A.7.1</b> - São integralmente implementáveis, sem inconvenientes.                                     | X             | X  | X  | X  | X  | 100% |
| <b>A.7.2</b> - São implementáveis com restrições/inconvenientes associadas ao navio.                     |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>A.7.3</b> - São implementáveis com restrições/inconvenientes associadas ao armador.                   |               |    |    |    | X  | 20%  |
| <b>A.7.4</b> - São implementáveis com restrições/inconvenientes de outro tipo.                           |               |    |    |    |    | 0%   |

## 2. O aumento da taxa de sucesso dos ataques pirata, em 2019 e 2020, e a eficácia das medidas de proteção e de reação dos navios publicadas no BMP WA

Quadro 7 - A taxa de sucesso dos ataques pirata, em 2019 e 2020, e a eficácia das medidas de proteção e de reação dos navios publicadas no BMP WA

| Segmentos das respostas  | Entrevistados |    |    |    |    | PCT |
|--|---------------|----|----|----|----|-----|
|  | E1            | E2 | E3 | E4 | E5 | (%) |
| <b>Pergunta n.º 1 - Eficácia das medidas de proteção dos navios constantes nas BMP WA</b>                          |               |    |    |    |    |     |
| <b>B.1.1</b> - Considero que são eficazes e fáceis de implementar.   | X             |    |    | X  |    | 40% |
| <b>B.1.2</b> - Considero que são eficazes mas difíceis de implementar.   |               | X  | X  |    | X  | 60% |
| <b>B.1.3</b> - Considero que são eficazes mas necessitam de ser complementadas com outro tipo de medidas.          | X             |    |    |    | X  | 40% |
| <b>B.1.4</b> - Considero que são eficazes, carecendo, no entanto, de algumas melhorias qualitativas/quantitativas. |               |    |    |    |    | 0%  |
| <b>B.1.5</b> - Considero que não são eficazes, carecendo de bastantes melhorias qualitativas/quantitativas.        |               |    |    |    |    | 0%  |
| <b>Pergunta n.º 2 - Eficácia das medidas de reação dos navios constantes nas BMP WA</b>                            |               |    |    |    |    |     |
| <b>B.2.1</b> - Considero que são eficazes e fáceis de implementar.   |               |    | X  | X  |    | 40% |
| <b>B.2.2</b> - Considero que são eficazes mas difíceis de implementar.   | X             |    |    |    | X  | 40% |
| <b>B.2.3</b> - Considero que são eficazes mas necessitam de ser complementadas com outro tipo de medidas.          | X             |    |    |    | X  | 40% |
| <b>B.2.4</b> - Considero que são eficazes, carecendo, no entanto, de algumas melhorias qualitativas/quantitativas. |               | X  |    |    |    | 20% |
| <b>B.2.5</b> - Considero que não são eficazes, carecendo de bastantes melhorias qualitativas/quantitativas.        |               |    |    |    |    | 0%  |
| <b>Pergunta n.º 3 - Eficácia das medidas de proteção e reação constantes nos documentos de 2018</b>                |               |    |    |    |    |     |
| <b>B.3.1</b> - Considero que são eficazes e fáceis de implementar.   | X             |    | X  | X  |    | 60% |
| <b>B.3.2</b> - Considero que são eficazes mas difíceis de implementar.   | X             |    | X  |    | X  | 60% |
| <b>B.3.3</b> - Considero que são eficazes mas necessitam de ser complementadas com outro tipo de medidas.          | X             |    |    |    | X  | 40% |
| <b>B.3.4</b> - Considero que são eficazes, carecendo, no entanto, de algumas melhorias qualitativas/quantitativas. |               | X  |    |    |    | 20% |
| <b>B.3.5</b> - Considero que não são eficazes, carecendo de bastantes melhorias qualitativas/quantitativas.        |               |    |    |    |    | 0%  |
| <b>Pergunta n.º 4 - Modus operandi dos piratas no Golfo da Guiné</b>   |               |    |    |    |    |     |
| <b>B.4.1</b> - Considero que o <i>modus operandi</i> não se alterou.   | X             | X  | X  |    | X  | 80% |
| <b>B.4.2</b> - Considero que o <i>modus operandi</i> se alterou de forma não                                       |               | X  |    | X  |    | 40% |



| Segmentos das respostas   | Entrevistados |    |    |    |    | PCT |
|---|---------------|----|----|----|----|-----|
|   | E1            | E2 | E3 | E4 | E5 | (%) |
| significativa, pelo que as medidas constantes nos documentos publicados em 2018 e 2020 se mantêm válidas.   |               |    |    |    |    |     |
| <b>B.4.3</b> - Considero que o <i>modus operandi</i> se alterou de forma significativa, pelo que as medidas constantes nos documentos publicados em 2018 e 2020 devem ser revistas.       |               |    |    |    |    | 0%  |
| <b>B.4.4</b> - Considero que o <i>modus operandi</i> se alterou de forma muito significativa, pelo que as medidas constantes nos documentos publicados em 2018 e 2020 devem ser revistas. |               |    |    |    |    | 0%  |

### 3. Avaliação do BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no GdG

Quadro 8 - Avaliação do BMP WA no contexto da pirataria marítima/AAM no Golfo da Guiné

| Segmentos das respostas  | Entrevistados |    |    |    |    | PCT  |
|--|---------------|----|----|----|----|------|
|  | E1            | E2 | E3 | E4 | E5 | (%)  |
| <b>Pergunta n.º 1 - Período de implementação das BMP WA 2020</b>   |               |    |    |    |    |      |
| <b>C.1.1</b> - Considero que sim, dado a experiência adquirida nesta problemática, pela comunidade marítima.   | X             | X  | X  | X  | X  | 100% |
| <b>C.1.2</b> - Considero que sim, com as reservas de considerar adequado aguardar até ao fim de 2021 para assumir que o conteúdo do documento se encontra implementado na íntegra. |               |    | X  |    |    | 20%  |
| <b>C.1.3</b> - Considero que não, dado o extenso conteúdo do documento.  |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>C.1.4</b> - Considero que não, dada a complexidade do documento.  |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>Pergunta n.º 2 - Contributos para as BMP WA 2020</b>  |               |    |    |    |    |      |
| <b>C.2.1</b> - Não tenho quaisquer contributos ao documento.   | X             | X  | X  |    |    | 60%  |
| <b>C.2.2</b> - As BMP WA não carecem de melhorias.   |               | X  |    | X  | X  | 60%  |
| <b>C.2.3</b> - As BMP WA carecem de melhorias ao nível qualitativo.  | X             |    |    |    |    | 20%  |
| <b>C.2.4</b> - As BMP WA carecem de melhorias ao nível quantitativo.   |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>C.2.5</b> - As BMP WA carecem de melhorias ao nível da aplicabilidade a bordo.  |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>Pergunta n.º 3 - As BMP WA 2020 e a problemática da pirataria no Golfo da Guiné</b>   |               |    |    |    |    |      |
| <b>C.3.1</b> - Considero que este tipo de iniciativas tem capacidade para produzir resultados decisivos.   |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>C.3.2</b> - Considero que este tipo de iniciativas tem capacidade para contribuir para a produção de resultados decisivos.  |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>C.3.3</b> - Considero que este tipo de iniciativas tem capacidade para mitigar ameaças.   |               | X  |    | X  |    | 40%  |
| <b>C.3.4</b> - Considero que este tipo de iniciativas apenas poderá conter, parcialmente, a problemática em questão.   | X             | X  | X  |    | X  | 80%  |
| <b>C.3.5</b> - Considero que este tipo de iniciativas não tem capacidade para produzir resultados significativos.  |               |    |    |    | X  | 20%  |
| <b>Pergunta n.º 4 - A problemática da pirataria no Golfo da Guiné</b>  |               |    |    |    |    |      |
| <b>C.4.1</b> - Considero que a melhor solução é uma resposta da comunidade internacional (Nações Unidas, União Europeia, NATO, etc.).  | X             | X  |    | X  | X  | 80%  |
| <b>C.4.2</b> - Considero que a melhor solução será uma iniciativa conjunta, governamental e não governamental no Golfo da Guiné, implementando medidas em terra e no mar.          |               | X  |    |    |    | 20%  |
| <b>C.4.3</b> - Considero que a melhor solução será uma iniciativa dos Estados do Golfo da Guiné, implementando medidas em terra e no mar.  |               |    | X  | X  |    | 40%  |
| <b>C.4.4</b> - Considero que a melhor solução será a promulgação de documentos semelhantes às BMP WA.  |               |    |    |    |    | 0%   |
| <b>Pergunta n.º 5 - A problemática do não reporte de incidentes de pirataria no Golfo da Guiné</b>   |               |    |    |    |    |      |
| <b>C.5.1</b> - Considero que a problemática do reporte de ataques pirata/AAM diz respeito aos armadores e ao próprios navios.  |               |    | X  |    |    | 20%  |



| Segmentos das respostas   | Entrevistados |    |    |    |    | PCT |
|---|---------------|----|----|----|----|-----|
|   | E1            | E2 | E3 | E4 | E5 | (%) |
| <b>C.5.2</b> - Considero que a problemática do reporte de ataques pirata/AAM diz respeito aos Estados costeiros e aos Estados bandeira. |               |    |    |    |    | 0%  |
| <b>C.5.3</b> - Considero que a problemática do reporte de ataques pirata/AAM diz respeito às organizações internacionais.               |               | X  |    |    |    | 20% |
| <b>C.5.4</b> - Considero que a problemática do reporte de ataques pirata/AAM diz respeito à globalidade da comunidade marítima.         | X             | X  |    | X  | X  | 80% |
| <b>C.5.5</b> - Considero que a problemática do reporte de ataques pirata/AAM diz respeito a outros organismos.                          |               |    |    |    |    | 0%  |